







KAPITÄNLEUTNANT VON MÜCKE (NACH SEINER RÜCKKEHR)

# AYESHA

VON

KAPITÄNLEUTNANT
HELLMUTH VON MÜCKE



RITTER & COMPANY
BOSTON, MASS.

D582
.A8M8
1917

Copyright, 1917, by
RITTER & COMPANY

*All rights reserved, including the translation
into foreign languages, including the Scandinavian*

FEB -5 1917

THE · PLIMPTON · PRESS
NORWOOD · MASS · U · S · A

©Cl.A457136

# ABBILDUNGEN

# AYESHA

## Erstes Kapitel

### *KEELING ISLANDS*

„Melde gehorsamst, Landungszug in Stärke von drei Offizieren, sechs Unteroffizieren und vierzig Mann von Bord!"

Es war am 9. November 1914, vormittags 6 Uhr 30 Minuten, als ich dem Kommandanten S. M. S. „Emden", Fregattenkapitän von Müller, die Meldung auf der Schanze des Schiffes erstattete. „Emden" lag in Port Refuge, dem durch die Riffe Keelings gebildeten Hafen, vor Anker. Längsseit in den beiden Kuttern befanden sich die zum Landungszuge gehörigen Offiziere und Mannschaften. Die Dampfpinasse war klar zum Absetzen und zum Schleppen. Der Auftrag,

den ich vom Kommandanten erhalten hatte, lautete dahin, die funkentelegraphische und die Kabelstation auf Direktion Island, das ist die nördlichste Insel der Kuling-Gruppe, zu zerstören und nach Möglichkeit Signalbücher, Geheimbücher and ähnliches mitzubringen.

Von Direktion Island gehen drei Kabelstränge aus: eine Leitung nach Mauritius, ein Strang nach Perth in Australien, ein dritter nach Batavia. Da die Station die letzte rein englische Verbindung zwischen dem Mutterlande und Australien war — die übrigen Kabel hatten andere Schiffe des Kreuzergeschwaders zerstört — mußte mit ziemlicher Sicherheit militärischer Widerstand erwartet werden. Deshalb wurden alle vier an Bord S. M. S. „Emden“ befindlichen Maschinengewehre mitgenommen. Zwei trug die Dampfpinasse, die beiden andern wurden auf die Kutter gebracht. Die Leute waren mit Gewehren, Seitengewehren und Pistolen bewaffnet. Die Pinasse nahm die Kutter

in Schlepp, und wir fuhren auf Direktion Island zu.

Selbst kleine Boote müssen sich auf den Fahrten innerhalb dieser Atolle * sehr in acht nehmen, nicht auf die zahlreichen Korallenriffe, die beständigen Änderungen unterworfen sind, aufzulaufen. Der Weg, den wir vom Schiffe bis zur beabsichtigten Landungsstelle zurückzulegen hatten, betrug ungefähr 3000 Meter.

Direktion Island ist eine flache, mit hohen Palmen bewachsene Insel. Aus den Kronen der Palmen sah man die Dächer der Europäerhäuser und den Funkenmast hervorragen. Auf ihn ließ ich zusteuern. Dicht unterhalb der Landungsstelle lag ein kleines, weißes Segelschiff vor Anker.

„Sollen wir den auch zerstören?“ fragte mich einer meiner Leutnants, auf den Segler deutend.

„Natürlich“, erwiderte ich. „Der hat zum

* Koralleninsel.

letztenmal geschwommen. Teilen Sie gleich einen Mann ab, der Sprengpatronen klarhält."

Mit schußbereiten Maschinengewehren und Handwaffen legten wir, ohne Widerstand zu finden, an einer kleinen Brücke am Strande an, und im Marsch-Marsch ging es sofort in der Richtung auf den Funkenmast vor. Das Sprengen des weißen Schiffes wurde noch verschoben, weil ich vorerst einmal sehen wollte, wie sich die Verhältnisse an Land gestalten würden.

Rasch hatten wir das Telegraphengebäude und die Funkenstation gefunden, besetzten sie und verhinderten jede weitere Abgabe eines Signals. Dann griff ich mir einen der Engländer, die um uns herumwimmelten, auf und befahl ihm, den Direktor zu rufen. Bald erschien er auch. Ein sehr gemütlich aussehender, wohlbeleibter Herr.

„Ich habe Befehl, die Funken- und Telegraphenstation zu zerstören. Ich warne Sie davor, Widerstand zu leisten. Im übrigen

ist es in Ihrem Interesse, wenn Sie mir die Schlüssel zu den einzelnen Häusern gleich ausliefern, da Sie mich dadurch der Notwendigkeit überheben, die Türen gewaltsam zu öffnen. Alle in Ihrem Besitze befindlichen Schußwaffen sind sofort abzugeben. Sämtliche Europäer haben sich auf dem Platz vor dem Telegraphengebäude zu versammeln."

Der Herr Direktor schien die Sachlage recht ruhig aufzufassen. Er dächte gar nicht an Widerstand, meinte er, holte sodann ein großes Schlüsselbund aus der Tasche, zeigte die Häuser, in denen die noch nicht besetzten Apparate standen, und fuhr dann fort: „Im übrigen gratuliere ich Ihnen!"

„Nanu, wozu denn?" war meine ziemlich überraschte Frage.

„Zum Eisernen Kreuz. Das Reuter-Telegramm ist eben noch durchgegangen."

Wir machten uns jetzt daran, den Funkenmast niederzulegen. Die Torpedo-Matrosen brachten ihre Sprengpatronen an, dann

wurden erst die den Mast stützenden Stagen gesprengt und schließlich der Mast selbst heruntergeholt und kurz und klein geschlagen. Im Telegraphenhaus arbeiteten die Morseschreiber noch emsig. Was telegraphiert wurde, konnten wir nicht lesen, weil es Geheimsprache war, freuten uns aber schon im stillen auf die erstaunten Gesichter der Absender der Telegramme, wenn sie keine Antwort bekommen würden; denn aus dem Arbeiten der Apparate konnten wir ersehen, daß vom Absender dringendst eine Bestätigung gefordert wurde, die wir ihm leider nicht geben konnten.

Was es nun zu tun gab, das war so recht etwas für unsere blauen Jungen. Wir hatten sehr bald ein paar kräftige Äxte aufgetrieben, und im nächsten Augenblick flogen Morseschreiber, Tintenfässer, Tischbeine, gekappte Kabelenden und ähnliches im Raume herum. Lautete der Befehl doch, gründliche Arbeit zu tun. Überall wurde nach Reserveap-

paraten und ähnlichen Dingen gesucht, und alles, was auch nur dem Anschein nach zur Station gehörte, erledigt. Dabei ging auch ein Erdbebenmesser, der auf der Insel aufgestellt war, zugrunde. Unsere Leute hatten ihn für ein besonderes Anhängsel des Telegraphendienstes gehalten.

Die schwierigste Arbeit war das Auffinden und das Zerschneiden der unterseeischen Kabel. Eine Karte über den Lauf der Leitungen fand sich zunächst in der Station nicht vor, wohl aber standen am Strande einige Tafeln mit der Aufschrift „Cables“. Hier mußten die Stränge landen. Wir gingen mit der Dampfpinasse und ein paar Draggen, Suchhaken, die man über den Grund schleift, daran, die im Wasser sichtbaren Kabel aufzufischen. Die Arbeit war nicht leicht, da uns nur Menschenkraft in beschränktem Maße zur Verfügung stand und die Kabel sehr schwer waren. Es gelang zunächst nicht, sie bis an die Wasseroberfläche zu bringen,

vielmehr mußten meine Leute, nachdem wir die Bucht der Leitung etwas hochgeholt hatten, ins Wasser gehen, tauchen und Taljen anbinden, mit denen wir dann weiterarbeiten konnten. Mit großer Mühe gelang es, die Stränge ins Boot zu bekommen. Zum Zerstören wollte ich keine Sprengpatronen verwenden, weil „Emden“ diese noch zum Versenken von Dampfern nötig hatte. Wir mußten den dicken Kabeln mit Brecheisen, Äxten, Stemmeisen und ähnlichen Gegenständen zu Leibe gehen. Nach mühseliger Arbeit gelang es, zwei Kabel durchzuschneiden und die toten Enden mit der Dampfpinasse zu verschleppen. Die dritte Leitung war trotz eifrigen Suchens nicht zu finden.

Ein kleines Wellblechhaus mit einer Menge Reserveteilen und allerlei Reserveapparaten wurde durch einige Sprengkapseln zerstört und in Brand gebracht, die vorhandenen Zeitungen, Bücher, Morsestreifen und ähnliches wurden mitgenommen.

Der Landungszug war eben dabei, sich wieder in die Boote einzuschiffen, als von der „Emden" das Signal kam, „Arbeiten beschleunigen". Ich sammelte sofort meine Leute, gab die Sprengung des im Hafen liegenden kleinen Schoners als nebensächlich auf und war im Begriff, vom Lande abzusetzen, als mir gemeldet wurde: „‚Emden' hat mit der Sirene geheult." Dies war der Befehl, mit äußerster Beschleunigung an Bord zurückzukehren. Als ich in die Dampfpinasse stieg, sah ich auf „Emden" die Ankerflagge halb wehen, ein Zeichen, daß sie bereits Anker lichtete. Der Grund war mir unbekannt und zunächst auch gleichgültig. Ich hatte nur das Bestreben, möglichst schnell an Bord zu kommen. Mit äußerster Kraft jagte ich auf das Schiff zu, den kürzesten Weg über die Riffe wählend. „Emden" hatte in der Zwischenzeit den Bug seewärts gedreht und lief mit hoher Fahrt aus dem Hafen. Mein erster Gedanke war, sie wolle

unserem Tender „Buresk“, der zum Kohlen hierherbefohlen war, entgegenfahren, um ihn durch die Riffe hindurchzulotsen; deshalb fuhr ich immer weiter hinter der „Emden“ her, war aber sehr erstaunt, daß das Schiff 16 bis 17 Meilen Fahrt lief. Die Pinasse, mit den beiden schwerbeladenen Kuttern im Schlepp, konnte höchstens vier Meilen laufen.

Plötzlich gehen auf „Emden“ die Gefechtsflaggen hoch, und die Steuerbord-Breitseite feuert. Zunächst wußte ich noch immer nicht, was das bedeutete, und vermutete, „Emden“ wolle einen Dampfer, der in der Nähe aufgetaucht war, kapern.

Da schlug hinter der „Emden“ eine von fünf schweren Granaten herrührende Salve ein, fünf mächtige Wassersäulen bezeichneten den Einschlagsort der Geschosse. Jetzt wußten wir, daß es sich um ein ernsthaftes Gefecht handelte. Den Gegner selbst sahen wir nicht. Er war durch die Insel und die

Palmen noch verdeckt. „Emden“ war in der Zwischenzeit mehrere tausend Meter weggelaufen und vermehrte immer mehr Fahrt, so daß ein Nachkommen für mich ausgeschlossen war. Ich kehrte deshalb um.

## Zweites Kapitel

### „*AYESHA*“

Wir landeten an derselben Stelle wie vorher. Ich ließ sofort sämtliche Engländer wieder zusammenkommen, nahm ihnen alle Schußwaffen ab, hißte auf der Insel die deutsche Flagge, erklärte das Kriegsrecht, verbot jeden Versuch, mit andern Inseln oder mit dem feindlichen Schiff durch Signale in Verbindung zu treten, und gab meinen Offizieren Befehl, den Strand zur Verteidigung klarzumachen, die Maschinengewehre aufzubauen und Vorbereitungen für Schützengräben zu treffen. Für den Fall, daß es sich nur um ein kurzes Gefecht der beiden Schiffe handeln sollte, konnte ich mit Sicherheit darauf rechnen, daß der feindliche Kreuzer den Hafen anlaufen würde, allein schon, um nach der Station zu sehen. Ich hatte aber keineswegs die Absicht, ihm eine Insel, auf der

die deutsche Flagge wehte, kampflos zu überlassen.

Die Engländer waren hiervon wenig erbaut und baten um die Erlaubnis, falls es zum Kampfe käme, sich auf eine andere Insel verziehen zu dürfen. Das wurde ihnen zugesagt. Mit zwei Signalgasten begab ich mich jetzt auf das Dach des größten Hauses, um das Gefecht zu beobachten. Die Engländer kümmerten sich um die wenige tausend Meter von der Insel fechtenden Kreuzer im allgemeinen recht wenig. Sie schienen ihre Interessen auf anderem Gebiete zu suchen. An die Offiziere, die mit Arbeiten am Strande überhäuft waren, trat einer von ihnen mit freundlichem Lächeln heran und meinte:

„Do you play tennis?“

Eine Aufforderung, der wir unter den obwaltenden Verhältnissen nicht entsprechen zu können glaubten.

Als ich auf das Dach kam, war das Gefecht zwischen „Emden“ und dem anderen

Kreuzer schon im vollen Gange. Beide Schiffe schossen lebhaft mit ganzen Breitseiten. Das feindliche Fahrzeug kannte ich nicht, schloß aber aus der Bauart und den durch die Geschosse hervorgerufenen Aufschlägen, daß es einer der australischen Kreuzer „Sidney" oder „Melbourne" sei. Ich glaubte beim Feinde auf ein Kaliber von 15-Zentimeter-Geschützen schätzen zu können, denn die durch die feindlichen Granaten hervorgerufenen Wassersäulen waren bedeutend höher und mächtiger als die durch die Geschütze der „Emden" verursachten.

Die „Sidney", — dies war, wie ich später erfuhr, der feindliche Kreuzer, — war der „Emden" stark überlegen. Unser Schiff konnte bei 3600 Tonnen Wasserverdrängung fünf 10½-Zentimeter-Geschütze in der Breitseite ins Gefecht bringen und hatte keinen Seitenpanzer. Ihm gegenüber hatte „Sidney" bei 5700 Tonnen Wasserverdrängung fünf 15.2-

Zentimeter-Geschütze in der Breitseite und einen Seitenpanzer. Die Salven der „Emden“ lagen von vornherein gut und sicher im feindlichen Kreuzer, der eigentlich recht schlecht schoß; seine Aufschläge lagen meist mehrere hundert Meter auseinander. Wenn er aber einmal eine Salve gut sitzen hatte, dann war die Wirkung auf unserem ungepanzerten Schiffe sehr groß.

Gleich bei Beginn des Gefechtes wurde der vorderste Schornstein der „Emden“ zusammengeschossen und lag quer über dem Schiff. Eine weiter unter der Hütte achtern einschlagende Salve rief einen gewaltigen Brand hervor, dessen graue Rauchwolken von hellem weißen Dampf durchzogen waren, ein Zeichen, daß Dampfrohrleitungen getroffen sein mußten. „Emden“ drehte jetzt scharf auf den Gegner zu und ging mit höchster Fahrt vor, scheinbar zum Torpedoangriff. Hierbei wurde ihr der vorderste Mast über Bord geschossen. Einen Augen-

blick schien es, als ob der Gegner das Gefecht abbrechen wollte, denn er dampfte mit hoher Fahrt weg, gefolgt von „Emden“. Ob er irgend welche Verletzungen erhalten hatte, die von außen nicht zu sehen waren, konnte ich nicht beurteilen. Vielleicht lag ihm auch nur daran, die Gefechtsentfernung zu vergrößern, um sein überlegenes Kaliber besser zur Geltung zu bringen. Das Gefecht zog sich dann auf nördlichen Kursen von der Insel fort, und bald waren beide Schiffe kämpfend unter dem Horizont verschwunden.

Nun trat die Frage an mich heran, was mit dem Landungszuge geschehen sollte. Unser Schiff hatte in dem Kampf mit dem weit überlegenen Gegner bisher schon so stark gelitten, daß eine Rückkehr zur Insel, selbst bei günstigem Ausgang des Gefechtes, ausgeschlossen war. Es mußte daran denken, beschleunigt in einen Hafen zu gehen, wo die erlittenen Schäden ausgebessert, die Toten bestattet und die Verwundeten abgege-



DIE „AYESHA“

ben werden konnten. Mit Sicherheit durfte ich aber darauf rechnen, daß in kurzem irgendein englisches Kriegsschiff Keeling anlaufen würde, um nachzusehen, was mit der Funken- und Kabelstation passiert sei. War doch der telegraphische Verkehr nach den australischen Häfen, nach Batavia und Mauritius unterbunden.

Wir hätten nun einen Landungsversuch der Engländer mit unseren vier Maschinengewehren und 29 Gewehren zunächst abschlagen können, waren aber völlig wehrlos gegen das Geschützfeuer, das der englische Kreuzer dann auf uns gerichtet hätte. Alles in allem hätte es sich nur um ein Hinausschieben der Übergabe eines von vornherein verlorenen Postens gehandelt. Gefangenschaft in englischen Händen war aber nicht nach unserem Geschmack.

Nun lag im Hafen der glücklicherweise nicht gesprengte kleine weiße Schoner. Der konnte und sollte uns heraushelfen. Ich be-

schloß, auf ihm die Insel zu verlassen. Er hieß „Ayesha“[1] und diente früher dazu, zwei- bis dreimal jährlich Kopra von der Insel nach Batavia zu bringen und von dort Proviant zu holen. Jetzt, nach Einführung einer Dampferverbindung mit der Insel, lag er, abgetakelt und außer Dienst gestellt, im Hafen und verrottete allmählich.

Ich fuhr vorerst allein mit der Dampfpinasse nach dem Schoner, um zu sehen, ob das Schiff überhaupt noch seefähig wäre. An Bord befand sich ein Kapitän und ein Matrose. Ersteren fragte ich beiläufig, ob er etwa Munition an Bord hätte, denn ich wollte nicht, daß er den wahren Zweck meines Kommens erriete. Er verneinte, und ein kurzer Gang durch das Schiff zeigte mir, daß es anscheinend noch seetüchtig war. Deswegen schickte ich meine Offiziere und

[1] „Ayesha“ ist kein englischer, sondern ein arabischer Name und wird Aïscha gesprochen. Ayesha ist der Name der Lieblingsfrau des Propheten Mohammed.

Leute auf die „Ayesha“, um sie seeklar zu machen.

Da gab es eine Menge zu tun. Alle Segel und sämtliches Tauwerk waren abgenommen, verstaut und mußten erst an Ort und Stelle gebracht werden.

Als die Engländer auf der Insel meine Absicht, mit dem Schoner fortzufahren, erkannten, warnten sie mich eindringlich. Die „Ayesha“ sei alt und morsch und könnte die See nicht mehr halten. Außerdem verrieten sie mir, daß noch das englische Kriegsschiff „Minotaur“ und ein japanischer Kreuzer in der Nähe der Insel wären, und meinten, von einem dieser Kreuzer würde ich sicher gefaßt werden. Auch mein Vorgänger auf der „Ayesha“ sagte mir, als er von Bord ging, die tröstlichen Worte:

„Wünsche glückliche Reise, aber der Schiffsboden ist durch!“

Da wir trotz aller Warnungen auf unserem Vorhaben beharrten und fortfuhren,

„Ayesha“ klar zur Fahrt zu machen, erfaßten die Engländer das jetzt von der sportlichen Seite und rissen sich die Beine aus, uns zu helfen. Ob sie die Dankbarkeit dazu trieb, mir behilflich zu sein, lasse ich dahingestellt. Hatten doch verschiedene von ihnen mir ihre Befriedigung darüber geäußert, daß der anstrengende Telegraphendienst mit den vielen Überstunden und der geringen Abwechslung nunmehr endgültig vorbei sei. Sie zeigten uns, wo Proviant und Wasser lag, rieten uns dringend, den Proviant von dieser Seite zu nehmen, weil er frisch und neu, während der von der anderen Seite schon älter wäre; sie fuhren Kochgeräte, Wasser, Petroleumtonnen, alte Kleider, Bettdecken und ähnliches höchst eigenhändig auf Loren herbei. Von allen Seiten hagelte es Einladungen zum Mittagessen. Tabak und Pfeifen wurden an meine Leute abgegeben. Kurz, die Engländer taten alles, was sie tun konnten, um uns heraus-

zuhelfen. Auch kargten sie nicht mit Ratschlägen bezüglich des Kurses, und ich habe mich später überzeugt, daß alle ihre Angaben über Wind, Wetter, Strom usw. tatsächlich richtig waren. Dem zuletzt absetzenden Boot brachten sie drei Hurras, wünschten glückliche Reise und bedankten sich ausdrücklich für die „Moderation,“ mit der wir unsere Aufgabe durchgeführt hätten, wobei sich alle Leute „generously“ benommen hätten. Dann schwärmten sie noch eine Zeitlang photographierend um die „Ayesha“ herum.

In der Zwischenzeit meldete mir der aufgestellte Ausguckposten, daß die beiden kämpfenden Schiffe wieder in Sicht kämen. Von der Mastspitze der „Ayesha“ aus sah ich zunächst nur die dicke schwarze Rauchwolke der „Sidney,“ dann kamen Masten, Schornsteine und Oberdeck des Schiffes in Sicht. Von „Emden“ erblickte ich nur einen Schornstein und einen Mast. Das

übrige Schiff war unter dem Horizont. Beide Kreuzer steuerten östlichen Kurs. Das Feuergefecht war noch im Gange.

Plötzlich schoß „Sidney“ mit hoher Fahrt auf die „Emden“ zu. Ich hatte das Gefühl: jetzt ist das letzte Geschütz der „Emden“ außer Gefecht gesetzt und „Sidney“ geht auf nächste Entfernung heran, um ihr den Todesstoß zu geben. Da zeigte sich in dem schwarzen Qualm des Engländers zwischen Fockmast und vorderstem Schornstein eine hohe weiße Wassersäule, die nur von einer schweren Detonation herrühren konnte. Wir nahmen an, daß es ein Torpedotreffer der „Emden“ sei. Die eben noch weit über zwanzig Seemeilen Fahrt laufende „Sidney“ drehte sofort hart nach Steuerbord ab, ging auf Gegenkurs und dampfte langsam nach Westen, „Emden“ steuerte weiter nach Osten. Beide Schiffe feuerten noch. Die Entfernung wurde größer und größer, bis sie für die Geschütze zu weit wurde. Das Ge-

fecht brach ab, und beide Schiffe verschwanden in der beginnenden Dunkelheit unter dem Horizont. Das war das letzte, was ich beobachten konnte. Das Gefecht hatte morgens gegen 8 Uhr 30 begonnen und brach abends gegen 6 Uhr ab. Die in allen englischen Zeitungen verbreitete Darstellung, daß es sich nur um ein „Sixty minutes running fight“, um ein Gefecht von nur 60 Minuten gehandelt habe, ist in das Gebiet der zahlreichen ähnlichen englischen Lügenmeldungen zu verweisen.

Die einbrechende Dunkelheit zwang mich nunmehr, schleunigst den Hafen zu verlassen. Im Dunkeln ist der zahlreichen Korallenriffe wegen ein Auslaufen ausgeschlossen. Wir hatten in der Zwischenzeit für etwa vier Wochen Wasser und für acht Wochen Proviant an Bord geholt. Die Segel waren notdürftig klargemacht worden. Ich hielt eine ganz kurze Ansprache, und unter drei Hurras auf den Allerhöchsten Kriegs-

herrn flatterten Kriegsflagge und Wimpel auf dem neuesten Schiff Seiner Majestät, dem Schoner „Ayesha“, empor. Langsam schleppte die Dampfpinasse an. Ich enterte in den Top des Fockmastes, weil man — genaue Karten hatten wir ja nicht — von dort am besten die Riffe und Untiefen erkennen kann. Mit der Batteriepfeife gab ich der schleppenden Dampfpinasse Befehle, entsprechend der Lage der Riffe mehr steuerbord oder backbord zu fahren. Die beiden Kutter der „Emden“ hatte ich im Schlepp.

Das Hinausfahren ging uns viel zu langsam. Die Sonne war schon im Untergehen, und in den Breiten dicht beim Äquator gibt es keine Dämmerung. Sobald die Sonne unter dem Horizont verschwunden ist, herrscht tiefe, dunkle Nacht. Wir hatten noch nicht ganz die gefährliche Zone der Riffe passiert, als es schon so dunkel war, daß ich vom Fockmast aus den Grund nicht mehr unter-

scheiden konnte. Um überhaupt sehen zu können, enterte ich deshalb in die Backbordfockrüst dicht über Wasser und kommandierte von dort aus.

Gerade als wir das letzte Riff passierten, das noch gefährlich werden konnte, gab es für uns einige bange Augenblicke. Trotz der Dunkelheit konnte ich plötzlich jeden Stein, jedes Gras auf dem Boden deutlich sehen, ein Zeichen, daß wir in ganz flachem Wasser waren. Unser Stern brachte uns aber auch über diese Untiefe ohne Grundberührung hinüber.

Wir hatten inzwischen einige Segel gesetzt und erleichterten so der Dampfpinasse ihre Schlepparbeit. Bald waren wir frei von den schützenden Inseln, und die schwere, lange Ozeandünung brachte Bewegung in unser neues Schiff.

Weit genug in See, um von der in Lee befindlichen Brandung frei kreuzen zu können, rief ich die Dampfpinasse an Bord zurück,

um das Personal überzunehmen. Die hohe Dünung machte das Manöver zu keinem leichten. Das Dampfboot wurde immer wieder gegen die Bordwand der „Ayesha“ gestoßen, und wenn mir das Schicksal der Pinasse selbst in diesem Augenblick auch ziemlich gleichgültig war, so hatte ich doch die lebhaftesten Bedenken gegen diesen unbeabsichtigten Zweikampf zwischen meinem neuen und meinem alten Schiff. Ich traute der „Ayesha“ nicht zu, dergleichen Freundschaftsbeweise auf die Dauer vertragen zu können. Endlich gelang es uns, die Dampfpinasse dadurch loszuwerden, daß der letzte von Bord gehende Mann mit dem Rest des noch im Kessel befindlichen Dampfes die Maschine wieder anspringen ließ. Wir legten dann von Bord der „Ayesha“ aus mit einem Bootshaken das Dampfpinaßruder nach Backbord. In elegantem Bogen entfernte sich das Boot und verschwand in der Dunkelheit. Wo es geblieben ist, weiß ich nicht.

Wahrscheinlich ist die Brandung, die wenige hundert Meter entfernt tobte, sein Grab geworden. Vielleicht aber grast es jetzt noch den Ozean ab und treibt auf eigene Faust Kaperkrieg.

## Drittes Kapitel

### *AN BORD*

Am nächsten Tage gingen wir daran, unsere neue Heimat etwas näher anzusehen. „Ayesha“ war ein Schiff von 97 Tonnen Größe, was wir daraus ersahen, daß sich eine entsprechende Inschrift in einem Balken des Lagerraumes befand. Die Länge betrug etwa dreißig, die Breite sieben bis acht Meter. Getakelt war das Schiff mit drei Masten, von denen die beiden hinteren, der Großmast und der Kreuzmast, nur Gaffelsegel führten, während der Fockmast zwei Rahsegel hatte. Ursprünglich war das Schiff für eine Besatzung von fünf Mann und einen Kapitän vorgesehen, wir waren unser fünfzig darauf. Die Mannschaft wurde im eigentlichen Mannschaftslogis untergebracht, das ganz vorn im Schiff liegt. Dort konnten

aber höchstens sechs Mann wohnen; die übrigen schliefen im Lagerraum.

Als wir das Schiff nahmen, hatte es keine Ladung, sondern nur Eisenballast im Raum. Schön war die Unterbringung der Mannschaften nicht, denn wir hatten Decken und Matratzen nur in ganz beschränkter Anzahl von Keeling mitnehmen können, und die Leute mußten zunächst in einem Reservesegel auf dem Eisenballast schlafen. Nach und nach konnte die Mannschaft ihre Lage etwas verbessern. So wurde eifrigst daran gegangen, aus aufgedrehtem alten Tauwerk, aus Bindfäden, zerrissenen Segelfetzen und ähnlichen Gegenständen Hängematten anzufertigen. Sie wurden dann aufgehängt, wo gerade Platz war, und boten dem Besitzer die Annehmlichkeit, daß er unabhänging von den ziemlich heftigen Schiffsbewegungen war.

An den Laderaum nach hinten schlossen sich zwei kleine Kammern unter Deck, die

zwar auch zum Schlafen eingerichtet waren, von uns aber als Proviantraum benutzt werden mußten, abgesehen davon, daß ein Leben in diesen Kammern wegen der zahlreichen großen Kakerlaken ausgeschlossen war. Ganz achtern im Schiff war noch ein kleiner Raum, der sich durch ein Schild über der Tür als Navigationsraum bezeichnete. Hier waren die Unteroffiziere untergebracht.

An Deck befand sich ein kleines Deckhaus, das zwei Kammern mit je einem Bett enthielt. In der einen wohnte ich, in die andere teilten sich meine beiden Leutnants. Anschließend war noch ein ganz kleiner Raum vorhanden, der einen Tisch und ein paar kleine Bänke enthielt. Diesen benutzten wir als Messe, als Aufenthaltsraum für den wachhabenden Offizier, als Navigationsraum, Rauch- und Kneipzimmer, Salon usw.

Einige Schwierigkeiten machte die Verpflegung an Bord. Der Konservenproviant,

den wir von Keeling mitgenommen hatten, war zwar vorzüglich, aber die Kombüse, d. h. die Schiffsküche, war natürlich nur für den Betrieb von fünf Mann eingerichtet, und der Liliputherd, der darin stand, genügte für uns nicht. Frischwasser konnte zum Kochen auch nicht verabreicht werden, da alles Süßwasser für den Trinkgebrauch zurückgehalten werden mußte. Wir erweiterten unsere Kochanlage dadurch, daß wir Eisenballaststücke aus dem Laderaum herausholten, an der Seite der Kombüse mit diesem Eisenballast und einigen irgendwo abgerissenen Blechen eine feuersichere Unterlage errichteten und auf diesem improvisierten Herd ein offenes Feuer ansteckten. Im Kreise um dieses saßen dann die Leute und hielten die Kochtöpfe mit Stangen über das Feuer, bis das Essen gar war. Ein bloßes Hinstellen der Töpfe war wegen der starken Schlingerbewegungen des Schiffes unmöglich.

Gekocht wurde mit Salzwasser. Die Speisenfolge zu bestimmen, lag in den Händen des Kochs. Gegessen haben wir auf der „Ayesha“ nicht schlecht, in der Hauptsache Reis, in den meistens Obst, Dauerwurst, Cornedbeef oder Ähnliches hineingekocht wurde.

Schwieriger gestalteten sich die Trinkverhältnisse. An Bord waren vier kleine eiserne Frischwassertanks, deren Größe für die vorhergesehene Besatzung von fünf Mann berechnet war. Diese Tanks hatten wir beim Seeklarmachen der „Ayesha“ nicht weiter untersuchen können. Wir mußten sie so schnell wie möglich voll füllen. Nun war bei der geringen Besatzung immer nur ein Tank in Gebrauch gewesen, und es zeigte sich nach einigen Tagen, daß drei der Tanks faul geworden waren. Das Wasser war also ungenießbar. Die von Keeling mitgenommenen Selterswasservorräte wollte ich nur im äußersten Notfall angreifen, weil ich

damit rechnen mußte, unter Umständen die „Ayesha,“ von deren Seetüchtigkeit wir noch keineswegs überzeugt waren, in den beiden mitgenommenen Kuttern von der „Emden“ zu verlassen. Dann war die einzige Möglichkeit, Wasser mitzunehmen, in den Selters-flaschen gegeben. Wir hofften, in absehbarer Zeit unsere schlecht gewordenen Wasser-tanks durch Regenwasser wieder auffüllen zu können. Die Hoffnung trog auch nicht. Bereits am 13. November, d. h. also vier Tage nach der Abfahrt, setzten die ersten tropischen Regengüsse ein. Unsere drei schlechten Tanks hatten wir in der Zwischen-zeit gereinigt und ein altes Segel als Regen-segel klargemacht. Es wurde wagerecht quer über das Ladeluk gespannt. In der Mitte des Segels war ein Loch gemacht, darunter stand ein Mann mit einem blechernen Petroleumtinn — das sind die Petroleumgefäße, in denen die Standard Oil Company ihr Petroleum verschickt — und fing das durch

das Loch im Segel herunterlaufende Wasser auf. Durch der Hände lange Kette gingen dann die vollgelaufenen Petroleumtinns bis zum Tank. Außerdem war das Kajütdach zum Wasserfangen eingerichtet. An der Seite waren kleine Leisten, und das auf dem Dach sich sammelnde Wasser lief durch zwei Rinnen in die Petroleumtinns, die wir unterhalb der Rinnen aufhängten. Das Regenwasser war trinkbar, besonders wenn wir dazu einen kleinen Schuß Lime-Juice gaben (Lime-Juice ist eine säuerlich schmeckende Essenz). Wir hatten ein paar Flaschen davon unter dem Proviant des früheren Kapitäns gefunden.

Da die tropischen Regengüsse von jetzt ab morgens und abends ziemlich regelmäßig einsetzten, hatten wir unsere Tanks bald voll Wasser. Außerdem wurden alle sonst noch irgend verfügbaren Gefäße und Petroleumtinns voll Wasser gefüllt. Auch in anderer Beziehung waren uns diese Regengüsse sehr

angenehm. Alles Süßwasser mußte zu Trinkzwecken aufbewahrt werden, deshalb stand es mit der Frage des „Waschens“ recht faul. In Salzwasser löst sich keine Seife, und Salzwasser allein reinigt nicht. Wir benutzten deshalb die Tropengüsse stets dazu, um zu duschen und uns zu waschen. Dabei kamen richtige Schaukelbäder zustande. Wir verstopften nämlich die zum Ablaufen des Wassers von Deck nach außenbords führenden Löcher, die sogenannten Speigatten, mit irgendwelchen alten Lappen. Das sich an Deck ansammelnde Regenwasser rollte bei den Schlingerbewegungen des Schiffes von einer Seite auf die andere und gab uns so das schönste Bad, das man sich denken konnte, im Verein mit dem reichlichen Naß, das von oben immer noch dazu kam.

„Ayesha“ hatte auch zwei kleine Seitenboote. Das eine konnte knapp zwei, das andere, größere, knapp drei Mann tragen. Diese Seitenboote hingen in Davits neben

dem Kajütaufbau. Auch sie wurden zum Wassersammeln benutzt, indem wir das zum Ablaufen des Wassers in jedem Boot befindliche Loch mit dem dazu gehörigen hölzernen Pfropfen dichtsetzten. Wenn auch das so aufgefangene Wasser nicht trinkbar war, wie wir gehofft hatten, weil es einen sehr starken Salzgeschmack hatte, so war es doch nicht so salzig, daß es nicht als Waschwasser verbraucht werden konnte.

Die Mannschaft war für den Schiffsdienst in zwei Wachen eingeteilt worden: eine Steuerbord- und eine Backbordwache. Den meisten meiner Leute war natürlich das Leben auf einem Segelschiff und die Bedienung der Takelage völlig fremd, insbesondere waren ja die Heizer nie in der Lage gewesen, auf einem Segelschiff Dienst zu tun. Ich hatte aber doch so viel Fischer und ehemalige Segelschiffsmatrosen unter der Besatzung, daß ich das Schiff mit Sicherheit bedienen konnte. Waren doch alle Leute an Deck als rohe

Kraft zu verwenden, wenn es galt, irgendwelche Handgriffe auszuführen, die viel Kraft erforderten.

Die Takelage machte uns zunächst einige Sorge. Ein großer Teil der Segel war alt und schwach und riß alle Augenblicke, so daß wir dauernd mit Segelflicken und Ausbessern beschäftigt waren. Oft brach auch das Tauwerk. Wir mußten deshalb in den Regenböen sehr vorsichtig sein, da wir nicht wußten, was die Masten aushalten würden.

Auch als Schiff betrachtet, war die „Ayesha" zunächst wenig vertrauenswürdig. Der Kapitän schien mit seinen Worten: „Der Boden ist durch," womit er das Schiff in Keeling verlassen hatte, recht zu behalten. Als wir in den Raum hinuntergingen und mit einem Messer vorsichtig die Beplankung des Schiffes ankratzten, zeigte es sich, daß das Holz rot und morsch war, so daß wir die Kratzerei schleunigst sein ließen, weil wir nicht die Absicht hatten, mit der Mes-

serspitze plötzlich im Indischen Ozean zu stecken.

Die ersten Tage hatten wir hohe Dünung von achtern, und die beiden Emden-Kutter vollführten an der langen Leine, an der ich sie schleppte, die wildesten Tänze. Hierbei fiel es einem der Kutter ein, unter das überhängende Heck unseres Schiffes, den sogenannten Spiegel, unterzuhaken. In anderen Fällen pflegen derartige Balgereien zwischen einem Beiboot und dem eigentlichen Schiff zum Nachteil des ersten auszulaufen. Hier war es umgekehrt. Die Schnauze des Bootes bohrte sich mit einem kräftigen Ruck in das morsche Holz des Spiegels ein und zerbrach eine Planke über Wasser. Ich war aber nicht geneigt, dergleichen Zwischenfälle sich wiederholen zu lassen, schlippte deshalb den bösartigen Kutter und behielt nur einen, der sich vorläufig manierlicher benahm. Von Dauer war dies Benehmen aber auch nicht. Ich weiß nicht, ob es die Sehnsucht nach

seinem Bruder war, die ihn veranlaßte, sich in einer der nächsten Nächte unter Mitnahme eines großen Stückes meiner Reling, an der er festgebunden war, zu entfernen. Die Bruchstelle der Reling zeigte ebenfalls das morsche, rote Holz.

In den ersten Tagen machte die „Ayesha" auch sehr viel Wasser. In ganz kurzer Zeit hatten wir davon so viel im Schiff, daß es über dem Eisenballast stand, worauf die Leute schliefen. Als wir die Schiffspumpe in Betrieb setzen wollten, entdeckten wir, daß sie entzwei war: die Dichtung der Pumpenkolben fehlte. Wir mußten also die Pumpe auseinandernehmen, die Kolben herausholen, und es gelang uns, die fehlende Gummidichtung durch alte Hosenlappen, die mit Fett getränkt waren, zu ersetzen, so daß wir das Schiff lenzpumpen konnten. Alles in allem genommen, war das Bild, das „Ayesha" als Seeschiff gab, recht trübe.

Wenn wir auf See Besuch erhalten hätten,

so würde dieser wahrscheinlich über den paradiesischen Zustand, in dem wir uns in bezug auf unsere Kleidung befanden, ziemlich erstaunt gewesen sein, denn abgesehen von den Gelegenheiten, wo uns die Regengüsse ein Bad verschafften — da hatten wir gar nichts an — war die Bekleidung auch sonst recht spärlich. Zum Landungsmanöver auf Keeling hatten wir uns so leicht wie nur irgend möglich angezogen, und ich hatte befohlen, das älteste Zeug zu nehmen. Jetzt, bei den dauernden Segelmanövern und dem angestrengten Arbeiten an Bord, ging das Zeug rasend in die Brüche. Gelegenheit, die Sachen auszubessern, hatten wir nicht, weil uns Nadeln und Zwirn fehlten. Wir hatten zwar von den Engländern auf Keeling einige alte Kleidungsstücke mitbekommen, diese dienten aber mehr zur Erheiterung als zur Bekleidung. Sonst hatte ich immer den Eindruck gewonnen, daß die Engländer im allgemeinen schlanke und große Menschen

sind. Ob das in Keeling nicht so war, oder woher es sonst kam, daß die Hosen meinen Leuten meistens nur bis zur Wade reichten und die Blusen und Jacken für zwei gelangt hätten, weiß ich nicht.

## Viertes Kapitel

### *EIN SCHÖNER TAG AN BORD*

Mit der Sonne, morgens gegen sechs Uhr, standen die Leute auf. Auf Kriegsschiffen vollzieht sich das Wecken so, daß sämtliche seemännischen Unteroffiziere mit Pfeifen, sogenannten Bootsmannspfeifen, drei lange Triller ertönen lassen, als Zeichen zum Aufstehen und Zurren der Hängematten. Wir gaben den Versuch, uns diesen Gepflogenheiten anzupassen, auf, da wir mit der einen an Bord befindlichen Bootsmannspfeife selbst auf einen Achtungserfolg nicht rechnen konnten. Die Leute schliefen alle wie die Heringe nebeneinander; es genügte daher das Wecken eines einzigen Mannes, um alle wach zu bekommen, weil der erste beim Aufstehen unfehlbar auch seinen Nebenmann wecken mußte, und dieses Manöver sich von Mann zu Mann der Reihe nach fortpflanzte.

Nach dem Aufstehen wusch man sich zunächst, vorausgesetzt, daß in den Seitenbooten vom Abend vorher noch genügend Regenwasser vorhanden war. Wenn wir uns einmal nicht waschen konnten, machten wir uns daraus auch nichts; denn dieses Verhalten harmonierte damit, daß wir Zahnbürsten überhaupt nicht hatten. Besondere Pflege wendeten wir aber dem allmählich länger und länger werdenden Haupthaar zu. Der einzige vorhandene Kamm wanderte von Hand zu Hand, der Spiegel war der Nebenmann, und als Haarwasser gab es vorzügliches Salzwasser. Für die Dandys war sogar ein Rasierapparat vorhanden, dessen rostige Messer allerdings zur Vorsicht mahnten.

Sodann ging es an die Schiffsreinigung. Mit Eimern wurde von außenbords Wasser heraufgeholt und über das Deck gespritzt. Ein Teil der Mannschaft besetzte die Schiffspumpen und pumpte das im Laufe der

Nacht ins Schiff gelaufene Wasser wieder heraus. Die Segelschiffsmatrosen waren in der Takelage, sahen nach, was inzwischen wieder kaputt gegangen war, und besserten aus. Der Koch mit seinen selbstgewählten Vertrauensleuten saß vorn bei der Kombüse und bereitete das Frühstück. Dazu gab es gewöhnlich neben dem Reis auch Tee und Kaffee. Dann war für die Besatzung eigentlich nichts mehr zu tun. Dienst konnte der beschränkten Raumverhältnisse wegen nicht abgehalten werden. Wir vertrieben uns die Zeit manchmal dadurch, daß wir die Nichtseeleute und die Heizer in die Geheimnisse des Steuerns, des Kompasses und der Takelage-Bedienung etwas einweihten. Auch wurde öfters die einzige Karte, die wir an Bord hatten, vorgenommen und den Leuten gezeigt, wo sich das Schiff gerade befand. Es wurden Pläne geschmiedet, was zu machen sei.

An Karten hatten wir außer Spezialkarten

von Batavia, wo wir nicht hin wollten, die bereits erwähnte große Karte, die die halbe Welt umfaßte und in entsprechend kleinem Maßstab gehalten war. Sie reichte von Hongkong, Borneo im Osten bis Suez, Sansibar, Mosambik im Westen. Die weite, etwa 700 Seemeilen lange Strecke, die wir bis Padang, wo ich hinlaufen wollte, zurückzulegen hatte, war auf der Karte etwa eine Hand breit groß.

Inzwischen war es Zeit zum Mittagessen geworden. Wir hatten nicht für alle Leute Teller, Gabeln usw., deshalb wurde abschnittweise gegessen. Die zuständigen Portionen wurden vom Koch unter Aufsicht des Proviant-Unteroffiziers jedem einzelnen zugeteilt. Außer dem Essen gab es mittags noch eine Tasse Kaffee oder Tee. Um den Nachmittag zweckentsprechend unterzubringen, wurde die Mahlzeit möglichst lang ausgedehnt und im Anschluß daran meist ein kleines Schläfchen genommen. Von einer Trennung

der Mannschaft von den Offizieren, wie es an Bord von Schiffen sonst üblich ist, war hier natürlich vollkommen abgesehen. Der Deckraum langte nur gerade dazu, allen Leuten auf Oberdeck ein einigermaßen bequemes Unterkommen zu geben.

Bald hatten sich Gruppen zusammengefunden, die sich auf ein bestimmtes Lieblingsplätzchen geeinigt hatten. Da saßen oder lagen sie, rauchten oder schliefen oder waren so glücklich, an der Reihe zu sein, eines der wenigen Kartenspiele, die wir in Keeling noch aufgetrieben hatten, benutzen zu können. Andere huldigten dem Angelsport. Überall über die Reling hingen die Angelschnüre und lauerten auf die Fische. Wir haben allerdings, soweit ich mich erinnere, nie einen gefangen. Sollte das vielleicht daran gelegen haben, daß die Fische keinen Reis essen, der unser einziger Köder war? Vielfach wurden auch alte Erinnerungen ausgekramt, und Bilderrätsel, Zahlenkunst-

stücke, Scherzfragen und Ähnliches machten die Runde.

Abends, wenn das Abendbrot zu Ende war und die Sonne unterging, versammelten sich die Leute meistens vorn auf Deck und sangen. Da wir gute Sänger hatten, klang der mehrstimmige Chor recht schön, und wie immer, wenn es dem Deutschen gut geht, spielten „Loreley“ und ähnliche tragische Lieder die Hauptrolle. Womit ich nicht sagen will, daß „Puppchen“ und das „Lied von der Reeperbahn“ vergessen wurden.

Eine bestimmte Zeit fürs Schlafengehen war nicht festgesetzt. Jeder legte sich hin, wann es ihm paßte, und die Posten, das sind die Ausguckposten vorn und der Posten am Ruder, der steuert, sorgten schon dafür, daß ihre Ablösung rechtzeitig erfolgte. Lichter führten wir in der Nacht nicht. Wir hatten nur sehr wenig Petroleum an Bord, und die zwei vorhandenen Petroleumlampen verbreiteten mehr Qualm als Licht.

## Fünftes Kapitel

### *EIN UNRUHIGER TAG*

Nicht immer verliefen die Tage so ruhig wie der eben beschriebene. Häufig hatten wir mit Sturm und Gewitterböen zu kämpfen. Eigentlich gab es jeden Morgen und jeden Abend damit zu tun. So angenehm uns die Gewitter auch waren, weil sie uns wieder mit Wasser versorgten, so peinlich empfanden wir sie wiederum wegen der starken Beanspruchung von Schiff und Takelage. Glücklicherweise kann man Gewitter und Böen in den Tropen schon von weitem heranrücken sehen und das Näherkommen deutlich schätzen.

Am Horizont zeigten sich in der Regel einzelne schwarze Wolken, den niedergehenden Regen sah man als langen und breiten dunklen Strich. Mit dem Höherrücken der Wolke kam auch die Regensäule deutlich näher. War das Gewitter auf etwa tausend

Meter heran, so wurden, soweit es notwendig war, die Segel geborgen und das Gewitter abgeritten. Wir lagen dann mit dicht gerefften, ganz kleinen Segeln so lange bei, den Kopf des Schiffes schräg gegen den Wind gerichtet, bis die Böen vorübergegangen waren, die stets von so starkem Regen begleitet wurden, daß man nur auf allernächste Entfernung etwas sehen konnte.

An einem Tage hatten wir ein besonders schweres Gewitter. Die Wolken hingen so tief, daß man glaubte, sie mit der Hand greifen zu können. Der Wind hatte plötzlicher eingesetzt, als wir geschätzt hatten, und als wir daran gingen, unsere leichten Segel zu bergen, war die Bö schon heran. Sie packte das Besantoppsegel und peitschte es ein paarmal wütend durch die Luft.

Die Leute an Deck konnten den Druck nicht aushalten, das Segel flog über die Nock der Besansgaffel, hakte dort fest, zerriß und blieb hängen. Ein Bergen war wegen der

heftigen Schlingerbewegungen des Schiffes zunächst unmöglich. Das im Wind schlagende Segel gefährdete eine Zeitlang den ganzen Kreuztopp, besonders aber die Stänge, d. h. den dünnen oberen Teil des Mastes, der nur schwach gestützt ist. Er machte angsterregende Bewegungen. Dazu kam, daß wir uns jetzt im heftigsten Teil der Gewitterbö befanden und auch mit den andern Segeln allerhand zu tun hatten. Trotzdem gelang es, nach und nach sämtliche Segel zu bergen, bis auf ein paar kleine Lappen, die bleiben mußten, um dem Schiff Fahrt und Steuerfähigkeit zu geben.

Die Wolke war so schwer, daß es fast so dunkel war wie in der Nacht. Unaufhörlich leuchteten grelle Blitze, auf die sofort heftiger Donner folgte. So hell und so nahebei waren sie, daß man sekundenlang überhaupt nichts sehen konnte und vollständig geblendet war. Es war ein richtiger kleiner Zyklon, der über uns wegging.

Der heftige Wind ließ im Zentrum des Gewittersturmes plötzlich nach, und Windstille trat ein; See und Dünung blieben aber. Das seiner Stützen durch den fehlenden Wind beraubte Schiff schlingerte außerordentlich stark hin und her, so daß wir Angst hatten, daß die Masten über Bord gehen würden, ohne daß wir etwas dagegen hätten tun können. Die ganze Atmosphäre war stark mit Elektrizität geladen, auf allen drei Toppen brannten fußhohe St.-Elms-Feuer.

Langsam zog das Gewitter vorüber. Nach einigen kurzen und heftigen Stößen der wieder einsetzenden Böen trat ruhiger und gleichmäßiger Wind ein, und nur noch das in der Ferne verschwindende Wetterleuchten erinnerte an die eben durchgemachten bösen Stunden. Allmählich setzten wir wieder alle Segel und fuhren weiter. Bald darauf schlief aber der Wind vollständig ein.

Die Zeiten, in denen wir gar keinen Wind

hatten, waren fast unangenehmer, wie wenn es der Wind zu gut meinte, denn in der hohen, stets laufenden Ozeandünung schlingerte das Schiff bei Windstille außerordentlich stark. Die Segel, die keine Stütze mehr hatten, schlugen dann von Bord zu Bord, und bei dem Übergehen der schweren Bäume der Segel erzitterten das ganze Schiff und die Masten. Wir sahen uns deshalb häufig gezwungen, in solchen Fällen alle Segel festzumachen, um Beschädigungen des Schiffes und der Takelage zu vermeiden.

Das Leben an Bord war dann infolge der heftigen ruckweisen Bewegungen recht unangenehm und ermüdend, denn man mußte sich stets mit beiden Händen festhalten oder sich in irgendeiner sicheren Ecke festklemmen, um überhaupt leben zu können. Auch diesmal mußten wir alle Segel festmachen.

Während wir so im besten Schlingern sind und uns darob die Seele aus dem Leibe

schimpfen, wird plötzlich backbord voraus eine Rauchwolke gemeldet. Da wir uns weit außerhalb aller Dampferkurse befanden, konnte es sich nur um ein Schiff handeln, das ebenfalls Grund hatte, die gewöhnlichen Dampferstraßen zu meiden. Zunächst dachten wir daran, daß es vielleicht unsere Kohlendampfer „Exford“ oder „Buresk“ wären, die von „Emden“ vor dem Gefecht bei Keeling an bestimmte Punkte entlassen wurden und nun, da sie von der „Emden“ nichts mehr erfuhren, ebenfalls Padang anzulaufen beabsichtigten, um sich dort Nachrichten zu holen. Es konnte sich aber ebenso leicht um einen feindlichen Kreuzer handeln, der nach dem Gefechte Keeling angelaufen hatte und uns nun suchte, nachdem ihm unsere Abfahrt mitgeteilt worden war.

Tatsächlich gab es für uns zum Weiterkommen von Keeling nur drei Wege: nach Batavia, nach Padang oder nach Afrika.

Das wahrscheinlichste war Batavia oder Padang. Für einen schnellen Kreuzer war es ein leichtes, uns auf beiden Wegen zu suchen und zu finden, denn er konnte sich, weil wir vom Winde abhängig waren, ohne weiteres ein Bild davon machen, welchen Kurs wir ungefähr steuern mußten und wo wir uns aller Wahrscheinlichkeit nach gerade befanden.

Natürlich wurden alle Maßnahmen getroffen, um festzustellen, um was für ein Schiff es sich handelte. Aber auch von den Mastspitzen konnten wir außer dem Rauch des Schiffes nichts sehen. Ein Ausweichmanöver war mit der „Ayesha" nicht möglich, da wir ohne Wind bewegungsunfähig trieben. Nach einigen unangenehmen Stunden war die Rauchwolke verschwunden. . . .

Inzwischen setzte die abendliche Brise wieder ein und mit ihr die üblichen Regengüsse. Heute sollte es für uns eine besondere Überraschung geben. Wir befanden uns in

der Gegend, wo Südost- und Nordwest-Monsun sich treffen und um die Herrschaft streiten. Jeden Augenblick sprang der Wind um. Bald brauste eine Bö von vorn her, dann wieder kam eine von hinten. Ein Umstand, der zu den niedlichsten und witzigsten Segelmanövern Anlaß bot. Als wir das Umbrassen der Segel schon einigemal geübt hatten, wurden wir vor eine Aufgabe gestellt, bei der wir anfänglich nicht recht wußten, was wir zu tun hatten. Eine dicke Regenbö von vorn aus Nordwest näherte sich dem Schiffe gleichzeitig mit einer solchen von hinten aus Süd. Wir mußten also eigentlich die Segel im Vorschiff so brassen, daß wir kreuzten, während die Segel im Hinterschiff für achterlichen Wind stehen sollten. Die beiden Duschen, die uns die Böen brachten, hätten wir auch in einem neuzeitlichen Sanatorium mit Wechselduschen nicht besser haben können. Die von Nordwesten kommende Bö brachte Wasser, das so eiskalt war,

daß ein großer Teil von uns sich schleunigst unter Deck verzog; die von Süden kommende, einige Sekunden später einsetzende überschüttete uns mit einer ganz lauen, warmen Dusche.

## Sechstes Kapitel

### *PADANG*

Am 23. November vormittags wurde das Schiff in „Klarschiffzustand" versetzt. Wir kamen nämlich jetzt in die Nähe von Land, und es war nicht ausgeschlossen, daß wir zwischen den Inseln einen der japanischen oder englischen Torpedobootszerstörer kohlend vorfinden würden. Für diesen Fall hatte ich vorgesehen, in der Nähe des auf einen Überfall sicherlich nicht vorbereiteten Zerstörers vorbeizukreuzen, durch ein scheinbar mißglücktes Manöver mich längsseits zu bringen und das Fahrzeug mit blanker Waffe zu entern. In die Reling der „Ayesha" hatten wir für unsere Bestückung vier Löcher geschnitten, so daß wir den Maschinengewehren eine einigermaßen brauchbare Aufstellung geben konnten, wobei wir allerdings

vielfach durch die Takelage mit ihren Enden und Haken behindert wurden. Die Gewehre und Pistolen wurden an Deck genommen, Munition klar gestellt. Da die Maschinengewehre lange nicht gebraucht worden waren, wurden sie zur Probe geschossen.

Um 10 Uhr vormittags meldet der im Mast aufgestellte Ausguckposten: „Voraus Land in Sicht!“ Wo wir genau waren und was für Land wir vor uns hatten, wußten wir bei unseren mangelhaften Navigationsmitteln nicht. Uns genügte aber, überhaupt in der Nähe von Land zu sein. Nach und nach kamen verchiedene Inseln heraus. Um 4 Uhr nachmittags konnten wir ausmachen, daß wir vor dem Seaflower Kanal, etwa achtzig Seemeilen von Padang entfernt, standen.

Vom Seaflower Kanal hatten wir keinerlei Seekarten an Bord, wir wußten nur, daß dort zahlreiche Riffe liegen sollten. Da abends Windstille einsetzte und ich nachts nicht durch den mir unbekannten Kanal gehen

wollte, legten wir das Schiff bei und trieben im Laufe der Nacht mit kleinen Segeln langsam nach See zu. Vor Sonnenaufgang wurde wieder gewendet und auf den Kanal zu gelegen.

In den Masten waren Ausguckposten aufgestellt, um auf das Wasser zu achten und um Verfärbungen, die auf das Vorhandensein von Untiefen und Riffen schließen ließen, rechtzeitig zu melden. Mit allen Segeln und leichtem Winde schoben wir uns im Laufe des Tages durch den Kanal, ohne auf besondere navigatorische Schwierigkeiten gestoßen zu sein.

Da wir nunmehr mit Sicherheit mit unseren Wasserbeständen bis Padang langen würden, wurde als Sonderzulage auf den Kopf der Besatzung eine Flasche Selterswasser verausgabt, die uns besser schmeckte, als es früher vielleicht Sekt getan haben würde. Kurz vor 7 Uhr zeigte unser Logg die 800. zurückgelegte Meile an.

Im Laufe der Nacht machte uns eine Bö mit wolkenbruchartigem Regen noch zu schaffen. Beim Hellwerden am Morgen waren die hohen Berge auf Sumatra schon deutlich über der Kimm zu sehen. Leider war der Wind ablandig und sehr schwach, so daß wir kaum Fahrt machten. Wegen der überaus großen Hitze wurde mittags das Sonnensegel gesetzt.

Inzwischen war unser Tabak vollkommen alle geworden. Die Mannschaft rauchte deshalb als Ersatz Tee. Auch die Offiziere versuchten es. Pfui Deibel, zum . . . . Der Mannschaft aber schien es Genuß zu bereiten.

Für das Einlaufen nach Padang, durch zahlreiche Inseln und Riffe, hatten wir uns selbst nach Angabe eines aufgestöberten alten Segelhandbuches eine Karte entworfen, die zwar auf Richtigkeit und Vollkommenheit keinen Anspruch erheben konnte, aber doch immerhin besser war als keine. Abends sahen wir auf einer Insel ein Leuchtfeuer,

von dessen Vorhandensein wir keine Ahnung hatten. Im weiteren Verlaufe der Nacht kam dann vorübergehend in weiter Entfernung das uns bekannte Blitzfeuer von Padang in Sicht. Leider setzte uns der Strom anstatt auf Land zu immer weiter von Land weg, und bei dem flauen Winde war ein Aufkreuzen nicht möglich. Am nächsten Morgen standen wir fünf Seemeilen weiter zurück als am Abend vorher.

Die Straße, in der wir uns befanden, ist der Hauptweg für alle Schiffe. Uns war es unangenehm, lange hierzubleiben, schon deshalb, weil wir mit dem Vorhandensein feindlicher Kreuzer rechnen mußten. Da nun vollkommene Windstille eintrat, brachten wir unsere beiden kleinen Boote zu Wasser. Das eine mit einem, das andere mit zwei Mann besetzt, spannten wir sie vor unsere „Ayesha" und versuchten, ihr auf diese Art und Weise etwas Fahrt zu geben. Für die rudernden Leute, die in den kleinen, offenen Booten bei

der Gluthitze ohne Sonnenschutz arbeiten mußten, war die Aufgabe nicht leicht. An Bord waren wir auch nicht müßig. Die Kutterriemen, das sind die Ruderstangen, die wir von unseren beiden „Emden"-Kuttern mit an Bord genommen hatten, wurden hervorgeholt und paarweise zusammengebunden, um sie länger zu machen. Damit wurde versucht, die „Ayesha" selbst zu rudern. Wenn so auch kein Schnelldampfer aus uns wurde, kamen wir doch langsam vorwärts.

Endlich am nächsten Tage setzte ein leichter Wind ein, der uns der mühseligen Arbeit enthob. In der Ferne unter der Küste sahen wir mehrere Dampfer, die scheinbar nach Padang einliefen oder von dort kamen. Einer davon interessierte uns besonders, da er seinen Schiffsort scheinbar gar nicht veränderte, also gestoppt liegen mußte, denn ein Ankern an der Stelle war wegen großer Wassertiefe ausgeschlossen. Als wir näher herankamen, konnten wir mit ziemlicher

Bestimmtheit ausmachen, daß es ein Handelsschiff nicht sein konnte. Es schien ein kleines Kriegsfahrzeug, ein Kanonenboot oder ein Torpedobootszerstörer zu sein. Das Schiff führte eine Flagge, die wir aber wegen der großen Entfernung zunächst nicht erkennen konnten.

Wir sahen plötzlich, wie das eben noch bewegungslose Schiff sich in Fahrt setzte. Dicke Rauchwolken entquollen seinen Schornsteinen, es drehte scharf auf uns zu und näherte sich mit hoher Fahrt. Bald darauf konnten wir die holländische Kriegsflagge ausmachen. Uns lag nun absolut nichts daran, vorzeitig unser Inkognito zu lüften, und da wir uns in freiem Gewässer befanden, hatten wir keinen Grund, die Flagge zu zeigen. Wir packten deshalb schleunigst unsere Artilleriebewaffnung und unsere Gewehre zusammen und verstauten sie unter Deck. Alle Leute verschwanden im großen Luk, das zugedeckt wurde. Der am wildesten

aussehende Matrose und ich blieben allein an Deck. Daß wir beide der Kaiserlichen Marine angehörten, konnte niemand auch nur vermuten, weil unsere Bekleidung derartig mangelhaft war, daß man uns eher in die Kriegsflotte eines Südsee-Insulaner-Staates eingereiht hätte.

Bald war der Torpedobootszerstörer dicht heran und entwickelte ein zunächst unverständliches, dann etwas ungemütliches Interesse für uns. Auf fünfzig Meter Entfernung fuhr er mit ganz wenig Fahrt an uns vorbei. Wir sahen auf seiner Kommandobrücke sämtliche Offiziere mit Kiekern bewaffnet stehen und eifrigst unser Schiff beaugenscheinigen. Aus der lebhaften Unterhaltung der Offiziere konnten wir schließen, daß sie über uns sprachen. Dicht hinter unserm Heck fuhr der Zerstörer herum, und alle Augengläser waren auf unseren Schiffsnamen gerichtet, der allerdings vor einiger Zeit schon unter einer möglichst dicken

Schicht weißer Farbe verschwunden war. Langsam fuhr der Zerstörer weiter. Schon dachten wir ihn geblufft zu haben, als er plötzlich in etwa 5000 Meter Entfernung herumdrehte und gestoppt liegen blieb. Da konnte ich mich des Gefühls nicht erwehren, daß wir erwartet wurden.

Die Kriegsflagge war beim Herannahen des Zerstörers klar zum Setzen gehalten worden. Wenn er von uns etwas wünschte, hätten wir natürlich sofort mit dem Heißen der Flagge unsere Visitenkarte abgegeben.

Im Laufe des Nachmittags fuhr unser Begleiter, den wir an seinem Schiffsnamen als den holländischen Zerstörer „Lynx" erkannt hatten, weg und verschwand in der Richtung auf Padang. Unsere anfänglich bestehende Annahme, daß er nur vorausgeeilt wäre, um für die Bereitstellung von Ehrenjungfrauen und Errichtung von Triumphbogen zu sorgen, hat sich später allerdings nicht bestätigt.

Abends standen wir dicht vor den kleinen, der Einfahrt vorgelagerten niedrigen Koralleninseln. Aus dem Hafen sahen wir die Lichter eines Dampfers herankommen. Ein anderer fuhr in den Hafen ein. Da wir in einem der beiden Fahrzeuge unseren Begleiter vom Nachmittage argwöhnten, hatten wir „Ayesha“ sorgfältig abgeblendet. Unsere Annahme war richtig, denn der auslaufende Dampfer entpuppte sich dadurch, daß er in Morseverkehr mit dem einlaufenden Schiffe trat, als unser alter Bekannter „Lynx“. Leider hatte er uns trotz unserer Vorsichtsmaßregeln erspäht. Er schloß sich an, und sein grünes und rotes Seitenlicht war für die nächste Zeit dicht hinter unserm Heck zu sehen. Er folgte auf etwa hundert Meter. Wir bedauerten ihn aufrichtig, denn für ihn war es sicher kein Vergnügen, mit der enormen Fahrt von knapp einer Seemeile — mehr lief „Ayesha“ bei dem schwachen Winde nicht — dauernd hin-

ter uns herzutrudeln. Seine Maschinisten an der 10,000pferdigen Machine werden wohl manchen Fluch auf uns losgelassen haben. An sich war seine Anwesenheit ja für uns in navigatorischer Hinsicht ganz angenehm, denn wir wußten jetzt nicht mehr, wo wir uns befanden, aber wo „Lynx“ schwimmen konnte, konnten wir es auch. Wir nahmen an, daß, wenn wir uns einer Untiefe nähern würden, er sich schon rechtzeitig entfernen würde, worauf wir gewendet hätten und jetzt ihm gefolgt wären.

Andererseits paßte uns aber die Begleitung nicht, denn wir kamen uns so vor, als ob ein Vagabund von einem Polizisten nach Hause gebracht würde. Da wir ein Kriegsschiff waren, hatten wir nicht die mindeste Absicht, uns auf diese Art begleiten zu lassen. Ich wollte deswegen in Signalverkehr mit ihm treten und ließ zu dem Zwecke eine weiße Kugellaterne holen, die für gewöhnlich im Mannschaftsraum hing. Vor dieser Laterne

hielten wir ein Brett, und durch Heben und Senken der Latte machten wir unsere Morsezeichen. Durch dieses auf der Höhe der Technik stehende Signalmittel hatten wir ihm auch in wenigen Minuten, zunächst auf englisch, herüber gemacht: „Warum folgen Sie mir?“ „Lynx“ nahm das Signal ab, gab das Zeichen „Verstanden“, antwortete aber nicht. Als nach einer halben Stunde keine Rückäußerung angekommen war, morsten wir wieder an, diesmal auf deutsch: „Warum verfolgen Sie mich?“ Das Signal wurde ebenfalls abgenommen. Eine Antwort kam nicht, wohl aber vermehrte „Lynx“ plötzlich Fahrt und entfernte sich. Der arme „Lynx“ mußte noch einen ganzen Tag in unserer Nähe bleiben, weil wir keinen Wind hatten.

Am nächsten Tage befand ich mich mit „Ayesha“ innerhalb der holländischen Hoheitsgrenzen und setzte deshalb Kriegsflagge und Wimpel. „Lynx“ kam nicht wieder



VON MUCKE (NACH EINER ÄLTEREN PHOTOGRAPHIE)

näher heran, sondern hielt sich immer einige tausend Meter weit ab.

Gegen 12 Uhr mittags wurde die Lage für uns unangenehm, weil wir in ein Gebiet kamen, von dem wir wußten, daß es unter Wasser befindliche Riffe enthielt, über die wir selbst mit unserem geringen Tiefgang nicht wegfahren konnten. Über die Lage der Riffe waren wir aber nicht unterrichtet. Da kam ein kleines malaiisches Segelboot längsseit und brachte uns einen eingeborenen Lotsen, den ich auch übernahm. Bezahlung konnte ich ihm allerdings erst durch den Konsul zusichern, denn unser ganzer Barbestand an Bord betrug einen Schilling und zwei Pennys, die wir in einem zurückgelassenen Portemonnaie des von Bord gegangenen Kapitäns gefunden und zugunsten der Reichskasse mit Beschlag belegt hatten. Im Gegensatz zu den Holländern — wie sich später herausstellte — schien der einen recht intelligenten Eindruck machende malaiische Lotse von

vornherein keine Zweifel in unsere Eigenschaft als deutsches Kiegsschiff zu setzen, denn er erklärte sich mit nachträglicher Bezahlung durch den Konsul ohne weiteres einverstanden.

Das Längsseitkommen des Lotsenbootes veranlaßte „Lynx", mit höchster Fahrt auf uns zuzuschießen. Da wir nicht wußten, was er wollte, setzte ich die in der Zwichsenzeit wieder heruntergeholte Kriegsflagge von neuem. Um auch äußerlich gleich zum Ausdruck zu bringen, daß „Lynx" sich einem Kaiserlichen Kriegsschiffe gegenüber befand, ließ ich beim Passieren des „Lynx", der auf etwa sechzig Meter an uns vorbeischoß, das zwischen Kriegsschiffen übliche Signal zur Ehrenerweisung machen. Die gesamte Besatzung war an Deck und stand still, die Offiziere grüßten. Unser Gruß wurde umgehend von „Lynx" in gleicher Weise erwidert.

Kurz vor dem Einlaufen in den Hafen

machte ich an „Lynx“ ein Flaggensignal: „Ich schicke ein Boot.“ Ich warf mich in Galauniform, d. h. meinen khakibraunen Landungsanzug von der „Emden“, den ich bisher nach Möglichkeit geschont hatte, und ging zu ihm an Bord.

Der Kommandant empfing mich am Fallreep und geleitete mich in die Messe. Ich eröffnete die Unterhaltung. Wir hätten uns durch das lebhafte Interesse, das er uns in den letzten anderthalb Tagen gezeigt hätte, sehr angenehm berührt gefühlt. Wir wären der Landungszug der „Emden“ und befänden uns mit S. M. S. „Ayesha“ auf dem Wege nach Padang, wo wir Seeschäden ausbessern und die an Bord bestehende Seenot durch Auffüllen unseres Proviant- und Wasservorrats beseitigen wollten. Ich fragte, ob dem Einlaufen meines Schiffes irgend etwas entgegenstände. Der Kommandant erwiderte, er habe Befehl gehabt, uns zu begleiten. Unserm Einlaufen stünde nichts im Wege.

Auslaufen würden wir wohl nicht wieder dürfen. Im übrigen aber würde alles von den Zivilbehörden an Land geregelt; er könne keine genaue Auskunft geben.

Ich hielt ihm entgegen, daß wir als Kriegsschiff jederzeit wieder auslaufen könnten, daß niemand die Berechtigung habe, uns festzuhalten, und fügte scherzend hinzu: „Ich hoffe, wir beide kommen nicht noch ins Gefecht miteinander, wenn ich auslaufe."

Als ich von Bord des Zerstörers ging, sah ich zum erstenmal die „Ayesha" von weitem unter vollen Segeln. Ich muß sagen, daß sie einen vorzüglichen und hübschen Eindruck machte, wenn auch Wimpel und Kriegsflagge des Deutschen Reiches nicht ganz zu den geflickten und zerissenen Segeln paßten.

Als wir uns dem Hafen näherten, brachte ein kleines Dampfboot den Hafenmeister zu uns an Bord, der uns den Ankerplatz zuweisen sollte. Er wollte uns ganz weit draußen vor Anker bringen. Ich hatte aber die Ab-

sicht, möglichst dicht an die im Hafen liegenden Dampfer heranzukommen, bei denen ich schon die deutschen und österreichischen Flaggen ausmachen konnte. Deshalb teilte ich ihm mit, daß ich hier draußen nicht ankern wolle, sondern weiter in den Hafen hineinfahren würde. Das Schiff läge hier nicht geschützt genug, auch hätte ich nicht genügend Kette an Bord, um in der großen Wassertiefe vor Anker zu gehen. Daß die Ketten allerdings für die sechsfache Wassertiefe ausreichend gewesen wären, brauchte ich ihm ja nicht zu verraten. Sein anfängliches Sträuben gegen meinen Wunsch wurde nach und nach durch deutsche Sprache beseitigt. Und als er nun, während wir weiter hineinfuhren, energisch ein sofortiges Vorankergehen forderte, passierte uns das Unglück, daß gerade die beiden Marssegel, die dem Schiff sehr viel Fahrt geben, absolut nicht verschwinden wollten. Dauernd hakten die Schoten und die Fallen, so daß wir, was

ich beabsichtigt hatte, sehr dicht an die Dampfer herankamen, ehe die Möglichkeit des Ankerns gegeben war.

Sofort nachdem das Schiff in Ruhe lag, schickte ich meinen ältesten Offizier, den Leutnant zur See Schmidt, an Land, um den Behörden offiziell mein Einlaufen und meine Wünsche mitzuteilen. Gleichzeitig ließ ich den deutschen Konsul bitten, an Bord zu kommen. Ich selbst erklärte, daß ich, entsprechend den internationalen Gepflogenheiten, ohne Einverständnis der Regierung niemand an Bord kommen lassen wollte und auch niemand gestatten würde, von Bord zu gehen.

„Ayesha“ war gleich von zahlreichen Booten der deutschen Schiffe umgeben. Es waren die Lloyddampfer „Kleist“, „Rheinland“ und „Choising“ und ein Österreicher. Sie hatten alle Toppflaggen gesetzt und empfingen uns mit „Hurra“. Es wurden uns Zigarren, Zigaretten, Tabak, Uhren, Kleider,

Gedichte, Briefe und vor allem endlich deutsche Zeitungen an Bord geworfen. Sie waren zwar alt — reichten sie doch nur bis zum 2. Oktober, und wir schrieben den 27. November — aber doch hochwillkommen. Da wir bisher nur auf englische Zeitungsnachrichten, die „Emden" von gekaperten Dampfern nahm, angewiesen gewesen waren, hatten wir vom Kriege nur die bekannten Räubergeschichten von Reuter gehört, z. B.: Russen vor Berlin, Kaiser verwundet, Kronprinz gefallen, Selbstmordepidemie unter deutschen Generalen, Revolution im Lande, das letzte Pferd wird geschlachtet, gänzliche Auflösung im Westen und Ähnliches.

Mit den Zeitungen kamen auch Bilder an Bord. Und als ich Kammer und Messe nach kurzer Zeit wieder betrat, hatten meine Leute Kaiserbilder, Bilder des Flottenchefs, des Staatssekretärs des Reichsmarineamts und Ähnliches als Schmuck an die Wände genagelt.

Die holländische Regierung machte mir erst Schwierigkeiten, da sie meine Eigenschaft als Kriegsschiff nicht anerkennen, sondern mich als Prise behandeln wollte. Ich legte sofort einen geharnischten Protest ein, in dem ich der holländischen Regierung erklärte, daß ich über meine Berechtigung, Kommandant dieses Schiffes zu sein, nur meinen Vorgesetzten in Deutschland Rechenschaft gäbe. Gleichzeitig verlangte ich die Lieferung von Wasser, Proviant, Tauwerk, Segeltuch, Kleidern, Seekarten und den einfachsten Bedürfnisgegenständen, wie Seife, Zahnbürsten, Haarbürsten, Stiefelwichse usw. Der Konsul übernahm die Besorgung. Der von der holländischen Regierung eigens vorgesehene „Neutralitätsoffizier“ hing sich an den Draht nach Batavia, um mit der Regierung zu verhandeln. Der Eindruck, den ich von allem gewann, war unverkennbar: es sollte mit allen Mitteln versucht werden, die „Ayesha“ festzuhalten und die Besatzung zu

internieren. Man merkte deutlich, daß die Behörden beunruhigt waren und fürchteten, von Japan oder England Schwierigkeiten zu erhalten, falls ich ausliefe.

Die Hauptperson, bei der die Entscheidung lag, schien der Hafenmeister zu sein. Ein subalterner Beamter, noch dazu ein geborener Belgier. Als nachmittags die bestellten Sachen immer noch nicht gekommen waren, ersuchte ich den ältesten anwesenden holländischen Kommandanten, zu veranlassen, daß die Sachen nunmehr gebracht würden, denn nach den Neutralitätsbestimmungen müßte ich binnen 24 Stunden wieder auslaufen. Um sieben Uhr abends endlich kam ein Teil der bestellten Gegenstände. Mit ihnen der Neutralitätsoffizier. Er gab sich alle Mühe, mich zu bewegen, Offiziere und Besatzung internieren zu lassen. Da ich das vorausgesehen hatte, ließ ich meine beiden Offiziere an der Unterhaltung teilnehmen, damit er die einstimmige ablehnende

Haltung der Offiziere gleich von vornherein kennen lernte.

Zunächst schilderte mir der Neutralitätsoffizier, soweit ich wahrnehmen konnte, auf Weisung aus Batavia, die Unmöglichkeit, fortzukommen, da Seekarten nicht geliefert werden dürften, ebensowenig nautische Bücher. Auch manches andere könnte nicht zugestanden werden, wie z. B. Kleider. Die Lieferung dieser Gegenstände bedeute ebenso wie die Lieferung von Seife, Zahnbürsten usw. eine „Verstärkung der Wehrkraft“.

Wir hatten uns schon drei Wochen lang die Zähne nicht geputzt, und so kam es uns auf einige weitere Zeit auch nicht an. Der eine vorhandene Kamm hatte bisher ja auch unseren bescheidenen Bedürfnissen gerecht werden können. Da der Hafenmeister gesehen hatte, daß meine Leute wegen Mangels an Kleidern fast nackt liefen, und weil er wußte, daß wir keine Seekarten hatten, schien mir in der Nichtlieferung dieser nötig-

sten Gegenstände Absicht zu liegen. Als ich darauf beharrte, auch ohne Karten zu fahren, wurde mir erwidert, daß ich ja doch beim Auslaufen abgefangen werden müßte, weil in der ganzen Umgegend zahlreiche japanische und englische Kreuzer sich aufhielten. Ich wäre nur durch einen Zufall glücklich hereingekommen, würde beim Auslaufen aber sicher abgefaßt werden. Die „Emden“ hätte genug geleistet, kein Mensch würde es verübeln, wenn das aussichtslose Unternehmen aufgegeben würde. Selbstverständlich lehnten wir alle dahingehenden Vorschläge kurzerhand ab.

In der Zwischenzeit war der Proviant übergenommen und klargemacht worden zum Ankerlichten. Störend dabei waren die zehn lebenden Schweine, die wir an Bord genommen hatten, weil sie sich durchaus immer dahin stellen wollten, wo unsere Ankerkette gehievt wurde. Um acht Uhr wurde Anker aufgegangen.

In den holländischen Zeitungen, die wir einige Wochen später erhielten, hatten sich die Leute mit der Frage beschäftigt, was wir wohl tun und wohin wir fahren wollten. Wenn sie aufgepaßt hätten, hätten sie sich diese Frage ersparen können, denn die Antwort darauf, wohin und was wir wollten, klang ihnen aus der Nacht, in der die „Ayesha“ verschwand, entgegen: „Zum Rhein, zum Rhein, zum deutschen Rhein; wir alle wollen Hüter sein!“

## Siebentes Kapitel

### *DAS ZUSAMMENTREFFEN MIT „CHOISING“*

Langsam schob sich „Ayesha“ mit schwachem achterlichen Winde aus den holländischen Inseln heraus und hatte gegen drei Uhr morgens die holländische Hoheitsgrenze passiert. Ich hatte mich gerade zu Ruhe begeben, als Leutnant Schmidt, der die Wache hatte, mich weckte: „Herr Kapitänleutnant, ein deutsches Boot kommt längsseit!“

Da ich wußte, daß wir mitten in See waren, knurrte ich: „Mensch, machen Sie keinen Unsinn; lassen Sie mich schlafen!“

Er versicherte aber aufs neue, daß es so sei, wie er gesagt, und selbst die heftigsten Proteste konnten ihn nicht abschrecken. Gleichzeitig hörte ich von draußen lautes

Gebrüll: „Da ist sie, da ist sie! Wir haben sie noch erwischt!"

Als ich an Deck kam, sah ich ein kleines, von wenigen Leuten besetztes Ruderboot aus der Nacht auftauchen, das sich uns mit höchster Fahrt näherte. Ein Handkoffer und noch einer flog an Bord; die beiden Eigentümer stiegen hinterher und entpuppten sich als ein Reserveoffizier und ein Obermaschinistenmaat der Reserve. Beide meldeten sich bei mir zum Dienst. Da wir außerhalb der holländischen Hoheitsgrenzen waren, lag kein Grund vor, mit der Einschiffung zu warten.

Schwierig wurde jetzt nur die Unterbringung der Offiziere, da das eine vorhandene Bett für drei nicht ausreichte. Es wurde deshalb so verfahren, daß einer der Offiziere in der Kammer im Bett schlief, der zweite wählte sich den Raum unter unserem Messetisch als Lager, ein Platz, der nicht ganz ungefährlich war, weil der dritte Offizier, der die

Wache hatte, mitunter seine Füße dorthin zu setzen beliebte.

Mit mäßiger, günstiger Brise standen wir am nächsten Abend vor dem uns bereits bekannten Seaflower Kanal. Unerwartet kam uns mit östlichem Kurs ein größeres Dampffahrzeug entgegen. Da in dieser unbefeuerten Straße keinerlei Dampferverkehr üblich ist und die weiter nördlich führende Siberutstraße, die Leuchtfeuer hat, grundsätzlich von Handelsschiffen benutzt wird, war das Erscheinen eines Dampfers an dieser Stelle zum mindesten auffällig. Ich vermutete daher in ihm ein Kriegsschiff.

So schnell als möglich wurde auch der letzte Lappen, den wir hatten, gesetzt, hart nach steuerbord Kurs geändert und mit möglichst hoher Fahrt versucht, die holländische Hoheitsgrenze zu erreichen. Bald kamen auch die flachen, mit Palmen bewachsenen Koralleninseln in Sicht, kenntlich durch den breiten weißen Streifen der dort

stets herrschenden Brandung. Wir gingen so dicht als möglich an die Brandung heran und hielten uns etwa tausend Meter vom Land. Ankern war leider der Wassertiefe wegen ausgeschlossen, denn diese Inseln heben sich ganz steil, fast senkrecht aus dem Wasser. Unsere Stimmung wurde dadurch, daß unser unbekannter Dampfer plötzlich mit einem anderen, für uns noch unsichtbaren Fahrzeug Scheinwerfersignale nach einer Geheimmethode wechselte, nicht besser. Das zweite Kriegsschiff, denn um solche konnte es sich nur handeln, entfernte sich kurze Zeit hierauf nach Süden, das erste kreuzte im Seaflower Kanal auf und ab. Leider schlief der Wind mehr und mehr ein, so daß unsere Hoffnung, bei Tagesanbruch aus Sicht des kreuzenden Schiffes zu sein, sich nicht erfüllte.

Ich hatte zunächst die Absicht, zwischen die zahlreichen Inselchen zu laufen, „Ayesha“ an der ersten besten Palme anzubinden und Segel und Stengen an Deck zu nehmen, daß

ich von See aus nicht gesehen werden konnte. Dann wollte ich mich unterrichten, um was für ein Schiff es sich handelte. Die einsetzende Flaute machte diesen Plan aber zuschanden. Wir waren nur wenige Seemeilen von dem Kriegsschiff ab, als die Sonne aufging, und kaum tauchten die Masten der „Ayesha“ im Tageslicht hoch, als das Kriegsschiff scharf Kurs auf uns nahm und mit hoher Fahrt sich näherte. Wir befanden uns noch innerhalb der holländischen Hoheitsgewässer und hatten auch nicht die Absicht, diese zu verlassen. Glücklicherweise stellte es sich heraus, daß das Kriegsschiff kein Engländer oder Japaner, sondern das holländische Flaggschiff „De Zeven Provincien“ war. Auf weitem Abstande folgte uns das Panzerschiff so lange, bis wir die holländische Hoheitsgrenze nach Westen verlassen hatten.

Wir fuhren mit der „Ayesha“ westwärts und beabsichtigten, uns auf einem bestimmten Punkt in See aufzuhalten. Dort hofften wir

einen deutschen Dampfer zu treffen. Mit den in Padang liegenden deutschen Schiffen hatten wir zwar keine bestimmte Verabredung treffen können; wohl aber wußten die Kapitäne aus den von Bord zu Bord geführten Gesprächen, welchen Kurs wir fahren wollten. Wir nahmen an, daß irgendeiner der Dampfer uns folgen würde, um uns unsere Weiterfahrt zu erleichtern. So trieben wir uns fast drei Wochen in See herum. Teilweise hatten wir unter schwerem Wetter zu leiden, was besonders den zehn lebenden Schweinen, die ihre Behausung im Vorschiff beim Spill aufgeschlagen hatten, höchst unsympathisch war. Um diesen Tieren bei dem heftigen Schlingern des Schiffes überhaupt das Dasein zu ermöglichen, hatten wir Leisten an Deck angenagelt, denn sonst gingen die Tiere auf dem glatten Deck von Reling zu Reling spazieren.

Zweimal wurde unsere Hoffnung, daß ein Dampfer kommen werde, getäuscht. Jedesmal war es ein englisches Schiff. Davon

benahm sich das eine so eigentümlich und machte so merkwürdige Manöver bei unserm Insichtkommen, daß wir glaubten, es mit einem Hilfskreuzer zu tun zu haben. Wir machten deshalb Klarschiff zum Gefecht. Um den Dampfer zu beschäftigen, dem gegenüber wir als harmloses Segelschiff gelten wollten, machten wir das Signal: „Ich bitte um die geographische Länge.“ Ein Signal, das auf Segelschiffen durchaus üblich ist, wenn sie Dampfer treffen. Er gab uns auch die gewünschte Antwort, setzte aber die peinliche Frage hinzu: „Wer sind Sie?“ Wir hatten nun kein Unterscheidungssignal, und das uns aus den Schiffspapieren bekannte Unterscheidungssignal der „Ayesha“ wollten wir selbstverständlich nicht hissen. Wir nahmen deshalb vier ganz beliebige Flaggen, steckten sie aneinander, machten in die beiden obersten Flaggen einen Knoten, damit niemand erkennen konnte, was es war, und hißten das Signal so, daß es halb hinter den

Segeln stand. So konnte der Dampfer annehmen, wir hätten seine Anfrage beantwortet und er könnte es bloß nicht ablesen. Etwa eine halbe Stunde später war der Dampfer verschwunden. Sein Gegensignal wehte immer noch halb. Dies bedeutete: „Ich habe Ihr Signal gesehen, kann es aber nicht erkennen.“ Der zweite englische Dampfer kam nur auf weitere Entfernung in Sicht; er wird uns kaum gesehen haben.

Am 14. Dezember 1914 war diesiges, nebliges, regnerisches Wetter mit ziemlich hohem Seegang. „Ayesha“ lag mit kleinen Segeln kreuzend bei. Da plötzlich kommt in dem unsichtigen Wetter dicht voraus an backbord, etwa viertausend Meter ab, aus den grauen Nebelschwaden ein Dampfer mit zwei Masten und einem Schornstein, der östlichen Kurs steuert, in Sicht. Wir fuhren westlich. Der Kurs der Handelsschiffe an dieser Stelle kann nur Nord oder Süd sein. Wenn hier ein Dampfer mit Ostkurs fuhr, dann mußte

er besondere Absichten haben. Und die Wahrscheinlichkeit sprach dafür, daß es einer der deutschen Dampfer war, der uns suchte.

Wir hielten sofort auf ihn ab und setzten soviel Segel, als das Schiff überhaupt vertragen konnte, feuerten weiße und rote Leuchtkugeln ab, die auch bei Tage sichtbar sind, um die Aufmerksamkeit des Dampfers zu erregen, den wir inzwischen als den Lloyddampfer „Choising“ erkannt hatten. Unsere größte Angst war, daß „Choising“ in dem nebeligen Wetter uns nicht bemerken und vorbeifahren würde. Endlich, nach dem vierten oder fünften Leuchtkugelsignal, sahen wir, daß das Schiff auf uns zudrehte.

Flagge und Wimpel gingen bei uns hoch. Der Dampfer setzte die deutsche Flagge. Unsere Leute enterten in die Wanten, und drei Hurras wurden von Bord zu Bord gewechselt. Die Mannschaft war in den normalen, paradiesischen Bordkostümen. Die „Choising-Leute“ erzählten uns später, daß sie

sehr erstaunte Gesichter gemacht hätten, als auf einmal das Segelschiff, dessen Takelage mit einer Menge nackter Gestalten besetzt war, aus dem Nebel auftauchte. Des schweren Seegangs wegen war ein Übersteigen auf „Choising“ zunächst unmöglich. Da ich mit der „Ayesha“ vom Süden gekommen war, wo besseres Wetter geherrscht hatte, machte ich der „Choising“ Signal, uns zu folgen.

Am nächsten Tage wurde aber das Wetter statt besser immer schlechter, und es entwickelte sich schon im Laufe der Nacht ein schwerer Sturm. Ich hatte auf „Ayesha“ ganz kleine Segel gemacht. Man muß es dem Schiff lassen, daß es sich vorzüglich benahm. Keiner der schweren Brecher kletterte auf die „Ayesha“ herauf, wie eine Ente schwamm sie immer oben. Selbstverständlich war das Schiff innen und außen naß, denn die Spritzer fegten dauernd über Deck.

Bei Tagesanbruch machte mir „Choising“,

die 1700 Tonnen groß ist, das Flaggensignal: „Ich kann wegen des Sturmes und Seeganges die See nicht halten.“ Ich beschloß deshalb, unter Land zu laufen und dort die Umschiffung vorzunehmen, und signalisierte „Choising“ einen neuen Treffpunkt. Beide Schiffe trennten sich wieder, weil ich mit meinem Segelschiffe anderen Kurs laufen mußte als der Dampfer.

Die folgende Nacht war die schwerste, die wir auf der „Ayesha“ durchgemacht haben. Die ganze Zeit tobte der Sturm. Wir waren in der Nähe der Inseln, ohne zu wissen, wo wir uns genau befanden. Strom und Wind drohten, uns auf die Riffe zu setzen. Die Nacht war so stockdunkel, daß wir nichts sehen konnten. Wenn wir in dieser Lage dem Land zu nahe kamen, waren Schiff und Besatzung verloren. Selbst die kleinen Lappen, die dicht gerefften Segel, die wir noch führten, waren fast zu viel. Gegen Morgen setzte eine besonders schwere Bö ein. Dieser

waren die alten Segel nicht mehr gewachsen. Ein Knall und noch ein Knall: unser Focksegel und Sturmklüwer waren aus den Lieken geflogen, und nur einzelne kleine Lappen peitschten noch in der Luft. Das wegfliegende Focksegel nahm außerdem ein drittes Segel, die Stagfock, mit, so daß wir unserer sämtlichen Vorsegel beraubt waren. Anschlagen der Reservesegel war zunächst der Dunkelheit und des Seegangs wegen unmöglich. Wir mußten beigedreht nur mit den hinteren Segeln liegen bleiben und unserem Glück vertrauen, daß wir nicht in die Brandung kämen.

Als der Tag graute, wurden die Reservesegel hervorgeholt und untergeschlagen. Bald darauf flaute auch der Wind allmählich ab. Wir konnten Segel vermehren und auf unseren mit der „Choising“ verabredeten Treffpunkt zusteuern. Als wir in der Nähe waren, kam gegen neun Uhr morgens in der Ferne auch „Choising“ wieder in Sicht. Währenddessen

war es aber so flau geworden, daß „Ayesha“ fast keine Fahrt mehr lief. Ich signalisierte „Choising“ deshalb, uns ins Schlepp zu nehmen und nach Lee, der nächsten Insel, zu bringen. Dort waren wir gegen Wind und Seegang geschützt, und das Übersteigen konnte vor sich gehen.

## Achtes Kapitel

## *„AYESHAS“ TOD*

Während „Choising“ uns schleppte, fingen wir an, die gute alte „Ayesha“ abzutakeln. Wir mußten sie leider versenken, da wir keinen Hafen hatten, wo wir das Schiff hinführen konnten. Brachten wir es in einen holländischen Hafen, bestand die Gefahr, daß „Ayesha“ an seinen früheren Besitzer zurückgegeben wurde. Das wollten wir unter allen Umständen vermeiden. Sämtlicher noch vorhandener Proviant wurde auf Oberdeck gemannt und die Waffen ebenfalls an Deck gebracht. Koffer brauchten wir ja weiter nicht zu packen. Das Gallionsbild der „Ayesha,“ das die Lieblingsfrau des Propheten darstellte, wurde abgeschraubt, ebenso das Ruderrad, um als Erinnerungsstück auf „Choising“ mitgenommen zu werden.

Bald waren wir hinter den schützenden Inseln verschwunden, die Dünung hörte auf, so daß ein Längsseitkommen bei dem Dampfer für „Ayesha“ möglich war. Inzwischen waren die Wanten der „Ayesha“, das sind die Taue, die die Masten halten, gekappt und alle sonstigen Enden und Stagen entfernt oder durchschnitten worden. Gleichzeitig waren im Laderaum zwei Löcher gebohrt, durch die das Schiff anfing, langsam vollzulaufen.

Gegen vier Uhr nachmittag ging die Maschine der „Choising“ an, und die „Ayesha“ wurde treiben gelassen. Es schien, als ob sich das Schiff von uns nicht trennen wollte. Es blieb, obgleich unser Dampfer Fahrt machte, und keine Leine mehr fest war, eine ganze Weile längsseit der „Choising“ liegen. Und als „Ayesha“ endlich merkte, daß ihre Kräfte doch nicht zu langen schienen, um sich festzuhalten, hakte sie wenigstens noch hinter das Fallreep, um es teilweise mitzunehmen.

Ich wollte in der Nähe „Ayeshas“ bleiben, bis sie gesunken war. Der Dampfer wurde daher gestoppt, und wir blieben in einer Entfernung von 300 bis 400 Meter liegen. Der Verlust des braven Schiffes ging uns doch tief zu Herzen. Wenn auch das Leben an Bord alles eher als glänzend genannt werden konnte, so wußten wir doch alle, daß wir nur „Ayesha“ unsere Freiheit zu verdanken hatten. Fast eineinhalb Monate war sie unsere Heimat gewesen. 1709 Seemeilen unter Segel hatten wir auf ihr zurückgelegt. Wir standen alle hinten an der Heckreling der „Choising“ und verfolgten den letzten Kampf der „Ayesha“ mit den Wellen. Langsam und allmählich sank sie tiefer und tiefer. Bald spülte das Wasser über das Oberdeck. Dann plötzlich ging es wie ein letztes Atemholen, wie ein Zittern durch das ganze Schiff. Der Bug schien sich noch einmal aus dem Wasser zu heben, um dann desto tiefer unterzutauchen. Der Eisen-

ballast ging nach vornüber, senkrecht, Ruder oben, die Masten flach auf dem Wasser, stellte sich „Ayesha“ und schoß dann wie ein Stein in die Tiefe, um nicht wieder zum Vorschein zu kommen. Drei Hurras tönten ihr über ihr Wellengrab nach.

Es war um 4 Uhr 58 Minuten am 16. Dezember des Jahres 1914.

Auf „Choising“ befahl ich zuerst Kurs nach West und ging dann daran, die Mannschaften unterzubringen. Von der Besatzung des Schiffes war schon ein sonst für Kohlen bestimmte Raum vorbereitet und sauber gemacht worden. Es gab auch genügend Decken, Matratzen usw., so daß wir im Vergleich zu der „Ayesha“ ein Schlemmerleben führten.

Ein Schnelldampfer war mein neues Schiff nicht. Wenn es mal besonders gut gelaunt war, lief es siebeneinhalb Meilen, es kam aber auch vor, daß wir uns mit vier begnügen mußten. Zum Teil lag das an der schlech-

ten Kohle. „Choising“ war ein Dampfer, der ursprünglich als Kohlendampfer für die „Emden“ vorgesehen war. Er hatte auch lange auf einem bestimmten Punkt auf „Emden“ gewartet. Da aber die englische Admiralität so liebenswürdig gewesen war, die „Emden“ stets in zuvorkommendster und uneigennützigster Weise mit bester, eigentlich für sie selbst nach Hongkong bestimmter Waleskohle auszurüsten, so lag für uns auf der „Emden“ seinerzeit kein Grund vor, die schlechte indische und australische Kohle, die unser auf der „Choising“ wartete, zu nehmen. Im Verlauf des Wartens war die Kohlenladung der „Choising“ in Brand geraten, und die schon halbverbrannte Kohle, die noch vorhanden war, mußten wir jetzt benutzen.

„Choising“ brachte uns auch einige Nachrichten. Als wir mit der „Ayesha“ seinerzeit Padang verließen, wußten wir beim besten Willen nicht, wohin wir uns zuerst wenden

sollten. Mein erster Plan, nach Tsingtau zu fahren, erübrigte sich mit dem Fall der Kolonie, den wir in Padang erfuhren. Dann wollte ich mit S. M. S. „Königsberg“ in Verbindung treten. Von dieser wußten wir nur, daß sie irgendwo im Indischen Ozean gewesen war. Für den Fall, daß sie nicht mehr da sein würde — eine Nachricht hoffte ich von „Choising“ zu bekommen — wollte ich zunächst nach Deutsch-Ostafrika fahren. Wir wußten, daß dort zwischen der Schutztruppe und den Engländern Kämpfe stattgefunden hatten. Nach einiger Überlegung kam ich aber von diesem Plan ab, denn das Unternehmen war aussichtslos. Mit fünfzig Mann, die nur über eine ganz ungenügende Kleiderausrüstung verfügten, nichts besaßen, was für die Truppen an Land notwendig war, keinen Arzt, keine Medikamente, keine Sprachkenntnisse, keinen Führer, keine Karten hatten, war es ausgeschlossen, in einem Lande von der Größe des südostafri-

kanischen Kampfgebietes Anschluß zu finden an eine Truppe, die selbst nur einige tausend Mann stark war. Es blieb also zunächst nichts anderes übrig, als um Afrika herum in die Heimat zu fahren. Dies stieß aber bei der Verproviantierung auf Schwierigkeiten.

Da endlich fanden wir in einer der Zeitungen eine Notiz, die von Kämpfen zwischen Türken und Engländern bei Scheik Seid, das ist in der Nähe von Perim (Bab el Mandeb = Tor des Leidens) sprachen. Diese Notiz deutete darauf hin, daß sich inzwischen die Türkei ebenfalls dem Kriege angeschlossen hatte. Und richtig fanden wir nach einigem Suchen in den Zeitungen auch die Meldung vom Ausbruch des türkisch-englischen Krieges. Damit rückte als zunächst erreichbares Ziel Arabien für uns in den Vordergrund. Ich beschloß, dort hinzufahren. Der ja scheinbar noch näherliegende Plan, die „Königsberg“ zu suchen, wurde fallen gelassen, weil

„Choising“ die Nachricht brachte, einmal, die „Königsberg“ wäre im Gefecht nördlich Australien gesunken, und eine zweite Nachricht, „Königsberg“ wäre im Rufidjifluß eingeschlossen und blockiert. War sie gesunken, so brauchten wir sie nicht mehr zu suchen, war sie blockiert, dann hatte sie keine Kohlen, und Kohlen konnten wir ihr auch nicht bringen. Die fünfzig Mann, die ich ihr gebracht hätte, wären nur unnütze Esser gewesen.

Ich ließ „Choising“ vorerst südlichen Kurs steuern, um die Hauptdampferlinien und gleichzeitig die Gebiete zu vermeiden, in denen sich die tropischen Zyklone zu entwickeln pflegen. Denn einem solchen Zyklon war die „Choising“ nicht gewachsen. Es wurde scharfer Ausguck gehalten, damit wir auf jeden Fall feindliche Schiffe eher sahen, als sie uns bemerken konnten. Bei einem Zusammentreffen mit einem Kriegsschiff bestand die einzige Möglichkeit einer Rettung

angesichts unserer enormen Geschwindigkeit nur in einem Bluff.

„Choising“ war noch wie ein Lloyddampfer gemalt: schwarzes Außenbordschiff, weiße Reling und ockerbrauner Aufbau. So konnten wir natürlich nicht weiterfahren. Zunächst wurde das Schiff so umgemalt, daß es wie ein Holländer aussah. Später überlegten wir uns, daß wir in der Straße von Bab el Mandeb voraussichtlich mit Schiffen zusammentreffen würden, und daß sich die uns schon einmal peinlich gewordene Frage: „Wer sind Sie?“ wiederholen konnte. Wir hatten außer einer englischen Liste kein Verzeichnis von Seeschiffen an Bord. Doch fanden wir darin zum Schluß noch Namen einiger Dampfer, die aus englischem Besitze in das Ausland verkauft worden waren. Unter ihnen war auch ein 1700 Tonnen großer Dampfer, der nach Genua verkauft war und den Namen „Shenir“ führte, enthalten. Da jener genau die gleichen Größenverhältnisse wie „Choi-

sing“ besaß, wurde er zum Patendampfer ernannt, und bald prangte an unserem Heck in großen, weißen Buchstaben die Aufschrift: „Shenir — Genova“.

Dieser Fund in der englischen Seeliste war mir besonders angenehm, denn ich wollte gern als Italiener fahren. Bei der hin und her pendelnden Haltung Italiens durfte ich ruhig annehmen, daß auch englische Kriegsschiffe sich hüten würden, ein italienisches Schiff unnütz zu belästigen.

Zum „Shenir“ aus Genua gehörte natürlich auch eine italienische Flagge, die wir leider nicht an Bord hatten. Auch an grünem Flaggentuch fehlte es uns. So nahmen wir also einen grünen Fenstervorhang, setzten ein Stück weißes und rotes Flaggentuch daran. Ein Komitee von Leuten mit künstlerischem Verständnis bildete sich und ging an die Arbeit, das stolze italienische Wappen auf das weiße Feld aufzumalen. Die grüne Farbe des Fenstervorhanges schien uns nicht ganz

vorschriftsmäßig zu sein. Da wir an Bord einen Pott mit gelber und einen mit blauer Farbe besaßen, mischten wir uns den richtigen Farbton und hingen die Flagge, soweit es nötig war, hinein.

## Neuntes Kapitel

### *VON PERIM NACH HODEIDA*

Am 7. Januar 1915 standen wir in der Nähe der Perimstraße. Unterwegs hatte sich nichts Besonderes ereignet. Mehrere Dampfer waren in Sicht gekommen und rechtzeitig gesehen worden. Ich ließ das Schiff stets so abdrehen, daß es Kurs nach Afrika hatte. Auf diesem Kurs wurde so lange gefahren, bis die Dampfer wieder aus Sicht waren, und dann auf den richtigen Kurs zurückgegangen.

Die Weihnachtsfeier verlief sehr still, desto lauter Neujahr, wo wir endgültig mit den Restbeständen „Choisings" an Bier und Wein aufräumten

Ich hatte die Absicht gehabt, mit einbrechender Dunkelheit in die Nähe der Perimstraße zu kommen. Das war mir nicht

ganz geglückt, weil wir wieder einmal keine Seekarte hatten. Wie beim Einlaufen in Padang, so hatten wir uns auch vom Roten Meer die Seekarten zeichnen müssen, und wir waren natürlich über den Aufenthaltsort des Schiffes damit nicht recht im klaren. Deshalb kam ich einige Stunden zu früh vor die Perimstraße. So befahl ich denn, kehrtzumachen und auf und ab zu kreuzen. Ein aus Dschibuti auslaufender großer Dampfer brachte uns noch einige unangenehme Minuten, weil wir ihn für ein Kriegsschiff hielten. Tatsächlich war es aber ein französischer Postdampfer. Bei Beginn der Dunkelheit wurde wieder gewendet, und mit höchstmöglicher Fahrt ging es auf die Perimstraße zu.

Mit Sicherheit hatte ich darauf gerechnet, in der Perimstraße irgendeine Art von Bewachung zu finden. Mit „Choising" war ich auch dem kleinsten feindlichen Kriegsfahrzeug gegenüber wehrlos. Nicht einmal Weg-

laufen war möglich, denn jede Dampfbarkasse war schneller als ich. Mir kam es vor allem darauf an, meine Besatzung wieder an den Feind zu bringen; der Dampfer mußte dazu unter Umständen geopfert werden.

Für den Fall eines Zusammentreffens mit dem Gegner hatte ich vorgesehen, falls wir unter der afrikanischen Küste gefaßt würden, das Schiff auf Strand zu setzen und mit meiner Besatzung in den Schiffsbooten von Bord zu gehen. Wir landeten dann ja auf feindlichem Boden, wo wir uns frei und ungebunden bewegen konnten. Würden wir an der Nordseite der Straße gefaßt, so wollte ich frech und gottesfürchtig in den Hafen von Perim einlaufen oder, falls das nicht gelang, an der Küste den Dampfer auf Dreck jagen und einen Handstreich gegen die dort befindliche Telegraphenstation versuchen. Um auf alles gerüstet zu sein, wurden die vier größten Schiffsboote der „Choising“ ausgeschwungen, bis zur Reling weggefiert

und dort festgebunden. In die Boote hinein wurden Wasser, Proviant für acht Wochen, Waffen, Munition und unsere paar Habseligkeiten gemannt. Jeder Offizier führte ein Boot, jedem Boot wurde eine bestimmte Besatzung zugeteilt. Befehl für die Boote, falls sie gebraucht wurden, war ein für allemal: dem Führer folgen.

Als es dunkel wurde, waren wir uns über unseren Schiffsort wieder einmal recht im unklaren. Wir hatten voraus eine Anzahl kleiner Inseln liegen, die wir für die dem Eingang der Straße vorgelagerten „Sieben Brüder" hielten. In Wirklichkeit waren es aber die hohen arabischen Berge, deren Gipfel über dem Horizont sichtbar waren. Das stellte sich jedoch erst später heraus, als das Blinkfeuer von Perim in Sicht kam. Dieses gab uns einen guten Anhalt für die weitere Navigierung.

Selbstverständlich waren bei Annäherung an die Straße alle Leute an Deck. Alles

guckte scharf aus, denn unsere einzige Waffe war ja die Aufmerksamkeit. Das Schiff war streng abgeblendet. Durch dauernde Ronden im Schiff, die ich durch Offiziere und Unteroffiziere ausführen ließ, wurde dafür gesorgt, daß auch nicht der geringste Lichtschein nach außen kam. Die chinesische Besatzung der „Choising" hatte für eine solche Maßnahme wenig Verständnis. Ob ich abgeblendet oder nicht abgeblendet fahren sollte, war für mich ein Gegenstand reiflicher Überlegung gewesen. Wenn ich ruhig sämtliche Lichter zeigte, wie ein gewöhnlicher Handelsdampfer, konnte der Fall eintreten, daß die Wachtschiffe der Engländer mich gar nicht anhielten, weil so ein kleiner Handelsdampfer ja nicht weiter verdächtig sein kann. Ein abgeblendetes Schiff dagegen mußte, wenn es gesehen würde, selbstverständlich sofort Verdacht erregen. Ich hatte mich aber doch schließlich für Abblenden entschieden.

Die Straße von Bab el Mandeb ist sehr

eng. Ich quetschte das Schiff so dicht als möglich unter die afrikanische Küste, weil dort dunkler Horizont war und das Land ebenfalls einen dunklen Hintergrund für das Schiff abgab. Trotzdem kamen wir so dicht an das Leuchtfeuer von Perim heran, daß uns der in dauernder Drehung befindliche Leuchtapparat wie ein Scheinwerfer immer sekundenlang beleuchtete. Dicht bei Perim konnten wir außerdem zwei englische Kriegsschiffe sehen, die miteinander in Morseverkehr standen. Mancher Fluch auf die Maschine, die nur siebeneinehalbe Seemeile hergab, ist in der schlimmsten halben Stunde gestiegen. Wir hatten aber Glück. Die Engländer sahen uns nicht. Vielleicht waren auch kleinere Patrouillenboote, mit denen ich gerechnet hatte, gar nicht auf Station, denn wir hatten einen steifen Wind mit ziemlich hohem Seegang. Nach zwei spannenden Stunden konnten wir uns als „durch“ betrachten.

Im weiteren Teil des Roten Meeres hielt ich mich außerhalb der gewöhnlichen Dampferkurse und stand mit der „Choising“ am 8. Januar nach Dunkelheit in der Gegend von Hodeida. Das einzige Buch, das uns zur Verfügung stand, um uns über arabische Verhältnisse zu unterrichten, war ein dem Schiffsdoktor der „Choising“ gehöriges Weltreisehandbuch, das vielleicht für Hochzeitsreisende ganz zweckentsprechend war. Darin war zu lesen, daß Hodeida eine große Handelsstadt wäre und daß die Hedschas-Bahn nach Hodeida im Bau sei. Da das Buch einige Jahre alt war und einer meiner Offiziere vor einigen Jahren einen französischen Ingenieur kennen gelernt hatte, der ihm erzählte, er sei am Bahnbau bei Hodeida beschäftigt gewesen, so nahmen wir an, daß die Bahn inzwischen fertiggestellt sei. Sollte dies nicht der Fall sein, so mußten wir doch auf jeden Fall irgendwelche Nachrichten vom Krieg bekommen und konnten auch, falls wir mit

„Choising“ weiterfahren mußten, Karten vom Roten Meer erhalten.

Beim Näherkommen an Hodeida oder, richtiger gesagt, beim Näherkommen an die Gegend, wo Hodeida liegen mußte — bei unserem ständigen Mangel an Seekarten wußten wir nie, wo wir waren — sahen wir plötzlich eine lange Reihe elektrischer Lichter am Strande. Unsere Freude über das erste Anzeichen beginnender Zivilisation war groß. Daß Hodeida elektrisches Licht haben würde, hatten wir bisher nicht einmal zu hoffen gewagt.

„Das scheint doch ein ganz annehmbares Nest zu sein“, wurde auf der Brücke geäußert. „Sogar elektrisches Licht hat es. Dann wird wohl auch die Eisenbahn fahren. Ich sehe uns schon morgen auf dem Zentralbahnhof Hodeidas in den Sonder-D-Zug einsteigen. In vierzehn Tagen sind wir an der Nordsee.“ Die Lichter hielten wir für die Landungsbrücke von Hodeida, denn unser Weltreise-

handbuch führte auch einen Hafen auf. Beim Näherkommen an diese Brücke stiegen mir Bedenken auf. Ich sah plötzlich, wie die Lichter sich ganz eigentümlich zueinander verschoben, was sonst Brücken eigentlich nicht zu tun pflegen. Da wir ganz nüchtern waren, mußte der Fehler an der Brücke liegen. Ich ließ also den Dampfer stoppen und lotete, um festzustellen, wie weit wir ungefähr von Land ab sein konnten. Es wurde eine Wassertiefe von vierzig Meter gemessen. Von der vermeintlichen Brücke waren wir nur noch einige tausend Meter entfernt, von Land aber nach der Wassertiefe noch mehrere Seemeilen. Mit dieser Erkenntnis hatte die Brücke für uns viel von ihrem Reiz verloren. Es mußte irgend etwas anderes sein. Ich befahl deshalb: „Kurs Süd!" und lief einige Seemeilen weg.

Hier ließ ich die seit Perim immer in Bereitschaft befindlichen vier großen Boote zu Wasser bringen. Meine Leute stiegen

hinein. Der Kapitän der „Choising" erhielt den schriftlichen Befehl, mit der „Choising" in See zu gehen, sich an einer bestimmten Stelle außerhalb der Handelsstraße aufzuhalten, in den beiden folgenden Nächten wieder zurückzukehren und an derselben Stelle, an der ich von Bord gegangen war, auf mich zu warten. Kam ich nicht, so sollte er nach Massaua gehen. Der Grund, weshalb ich den Dampfer noch zweimal zurückkommen ließ, war der, daß ich ja nicht wußte, wer Herr von Südarabien war. Meine letzten Nachrichten vom Kriege waren über drei Monate alt, und ich hatte nur von Kämpfen zwischen Türken und Engländern gelesen. Über den Ausgang der Kämpfe war nichts bekannt. Es war daher leicht möglich, daß sich Hodeida in englischen Händen befand. In diesem Falle wollte ich in einer der nächsten Nächte mit der „Choising" weiterfahren. Tagsüber hätte ich mich irgendwo in der Wüste verborgen. Gleichzeitig aber setzte

ich für den Fall, daß ich Nachrichten von feindlichen Kriegsschiffen bekäme, die der „Choising“ gefährlich werden konnten, Signale mit Leuchtsternen fest, insbesondere ein Signal, das lautete: „Feindliche Schiffe in der Nähe. Sofort nach Massaua gehen.“ Ich wollte „Choising“ nicht unnütz der Gefahr aussetzen, beim Wiederkommen gekapert zu werden.

Bald war „Choising“ im Dunkel der Nacht verschwunden, und meine kleine Flotille ruderte gesammelt in der Richtung auf die Küste vor. Die Schiffsboote machten, wie alle Boote, die neu ins Wasser kommen, sehr viel Wasser, obgleich ich an Bord der „Choising“ schon mehrere Tage vorher die Boote innen und außen naß gespritzt, halb voll Wasser gefüllt und mit neuer Farbe hatte streichen lassen. Unser Hauptaugenmerk war daher zunächst auf das Ausschöpfen gerichtet. Beim Hellwerden ließ ich meine Flotille Segel setzen, und es entwickelte sich

eine richtige kleine Regatta in der Richtung auf Land.

Unsere Landungsbrücke löschte ihre Lichter, und als die Sonne aufging, zeigte es sich, daß die Brücke zwei Masten und vier Schornsteine hatte, mit Geschützen armiert war und „Desaix“ hieß. Es war ein französischer Panzerkreuzer. Ein anderer Teil der Landungsbrücke entpuppte sich als ein italienisches Fahrzeug „Juliana“. Wir hatten nicht die Absicht, an dieser Landungsbrücke anzulegen, und liefen deshalb mit unseren Booten auf Land zu.

Die größte Sorge war, daß der gar nicht weit abliegende Panzerkreuzer unsere Anwesenheit entdecken würde. Eines meiner Boote führte chinesische Segeltakelage, die drei andern deutsche. Und vier graugestrichene Boote mit so eigentümlicher Takelage mußten ja hier Aufsehen erregen. Als wir nahe genug an Land waren, ankerte ich zuerst und ließ die andern Boote bei mir

längsseit festmachen. Masten und Segel verschwanden, und wir überlegten, was nun wohl zu tun sei. „Choising“ war weg. Hinter uns befanden sich der französische Panzerkreuzer und ein italienisches Schiff. Über die Haltung Italiens waren wir nicht unterrichtet. Vor uns lag die Küste mit der Brandung. Wir mußten uns jetzt beinahe sagen, daß diese Gegend Arabiens in französischen Händen sei. Ein Verbleiben in den Booten war aber nicht möglich, weil wir im Laufe des Tages von dem Franzosen, der jetzt noch seinen Morgenschlaf hielt, sicher gesehen worden wären. Ich befahl deshalb: „Landen!“

Durch die Brandung kamen wir mit unseren schwerbeladenen Booten glücklicherweise ohne Kentern und Vollschlagen. Auf dem Wege zum Land trafen wir ein kleines mit Fischen beschäftigtes Araberboot, und der darin befindliche Araber teilte uns auf unsere Frage die beruhigende Antwort mit, daß

Hodeida in französischen Händen sei. Der Irrtum war dadurch zustande gekommen, daß wir zwar recht gut Deutsch sprachen und der Araber Arabisch fließend beherrschte, aber damit war eine sichere Verständigung noch nicht ganz gewährleistet. Unsere Boote kamen kurz hinter der Brandung, etwa achthundert Meter vom Strande, schon fest. Alle Sachen mußten daher diese große Strecke durch knietiefes Wasser an Land geschafft werden. Aus Masten, Riemen, Hölzern, Schwimmwesten und Ähnlichem bauten wir uns rasch Flöße, auf die wir Munition, Maschinengewehre usw. setzten, damit der Transport schneller vor sich ging. Zuerst brachten wir die Maschinengewehre an Land.

Ich watete gleich mit durch. Am Strande panschte ein Araber im Wasser herum. Mit allen Zeichen von Liebenswürdigkeit und Freundschaft, deren ich fähig bin, und ohne Waffen ging ich auf ihn zu, um ihm die Bruderhand zu schütteln. Er mißverstand

mich aber und verzog sich. Dasselbe geschah mit einem zweiten, der inzwischen erschienen war. Während ich nun unsere Sachen weiter an Land schaffen ließ, näherte sich auf einem Hedschin, d. i. einem Reitkamel, ein uniformierter Mann. Die Uniform war blau und rot. Um den Kopf hatte er ein Tuch geschlungen. Was für eine Uniform es war, wußte ich nicht. Es konnte sehr leicht eine französische sein. Dieser Mann hatte die unangenehme Eigenschaft, bewaffnet zu sein. Als er auf etwa 600 Meter herangekommen war, blieb er mit schußklarem Gewehr stehen und beobachtete unsere Arbeit. Ich ging ohne Waffen auf ihn zu, winkte ihn an, rief ihn an und machte ihm auf alle mögliche Art und Weise verständlich, daß ich mit ihm reden wolle. Bis auf zweihundert Meter ließ er mich ganz ruhig näher kommen, dann legte er auf mich an. Ich blieb stehen. Er setzte wieder ab. Darauf ging ich einige Schritte vor. Er legte wieder

an. Ich blieb stehen, er setzte wieder ab. Ich machte wieder einige Schritte vor. Er legte wieder an. Ich blieb stehen, und so wiederholte sich dieses neckische Spiel einige Minuten lang, bis ich auf ungefähr fünfzig Meter an ihn heran war. Dann setzte er nicht wieder ab; infolgedessen blieb ich etwas länger stehen. Eine Verständigung mit der Sprache war bei ihm ausgeschlossen. Keinen meiner Zurufe verstand er. Er machte aber ein Zeichen, das nicht anders gedeutet werden konnte als hierbleiben. Nachdem ich ihm lebhaft versichert hatte, daß wir gar nicht daran dächten wegzugehen und wir uns hier sehr wohl fühlten, ging ich zurück. Er bestieg sein Kamel und verschwand mit höchster Fahrt in Richtung auf Hodeida, dessen weiße Häuser wir in weiter Ferne eben noch erkennen konnten.

Jetzt war für uns höchste Eile geboten. In drei bis vier Stunden konnten wir die französische Garnison auf dem Leibe haben. Es

wurde deshalb mit äußerster Kraft gearbeitet, um die Sachen an Land zu bringen und um den Marsch in die Wüste antreten zu können. Meine Absicht war, tagsüber in der Wüste zu bleiben, nachts einen Offizier nach Hodeida zu schicken, der Erkundigungen einziehen sollte. Fielen diese ungünstig aus, wollte ich am nächsten Tag noch in der Wüste bleiben und in der dann kommenden Nacht mit der „Choising“ wieder zusammentreffen, um auf gut Glück weiterzufahren.

In dem Augenblick, als wir weitermarschieren wollten, strömten die niedrigen Sandhügel der Wüste eine große Anzahl, zunächst achtzig, dann hundert und mehr bewaffnete Beduinen aus. Diese legten sich in eine Art Schützenlinie und verschwanden hinter den Sanddünen am Strande. Darauf bildeten wir ebenfalls Schützenlinie und machten klar zum Gefecht. Ich erwartete den ersten Schuß von der andern Seite. Nach einigen Minuten lösten sich aus der gegnerischen Schützenlinie

ungefähr zwölf unbewaffnete Gestalten los und kamen auf uns zu, indem sie mit den Armen winkten. Ich schnallte Säbel und Pistole ab und ging ihnen entgegen.

In der Mitte zwischen beiden Linien trafen wir uns. Es erhob sich sofort eine lebhafte Unterhaltung. Leider aber verstand einer den andern nicht. Die Beduinen schrien, heftig gestikulierend, mit südländischer Lebhaftigkeit auf uns ein und machten die sonderbarsten Zeichen, ohne daß ich verstand, was sie wollten. Mein Versuch, mit ihnen Deutsch, Englisch, Französisch, Malaiisch zu verkehren, schlug fehl. Ich ließ darauf unsere Kriegsflagge, die wir bei uns hatten, anfahren und zeigte ihnen in handgreiflichster Art und Weise: schwarzweißrot, das Eiserne Kreuz, den Adler. Sie verstanden es nicht. In der Annahme, daß die Küstenbevölkerungen in den Gegenden, wo ich vielleicht zum Landen gezwungen wäre, unsere Kriegsflagge nicht kennen würden, hatte

ich eine große Handelsflagge mitgenommen. Diese zeigte ich ihnen. Auch das verstanden sie nicht. Darauf zeigten wir auf den auf Reede liegenden französischen Panzerkreuzer, schüttelten mit wilder Gebärde die Fäuste gegen ihn und brüllten einstimmig dazu: „Bum, bum, bum!" Aber immer kehrten ihre verrückten Zeichen wieder. So hielten sie die Hand schirmartig vor die Stirn und bewegten dabei den Kopf lebhaft nach links und rechts, oder sie strichen mit zwei Fingern über das Gesicht nach unten oder oben. Ein weiteres Zeichen bestand darin, daß sie die ausgestreckten Zeigefinger der beiden Hände aneinander rieben und uns dabei dumm anglotzten. Das glaubten wir zu verstehen. Wir dachten, es reiben sich zwei aneinander, d. h. also: Wir sind Feinde. Mit allen Mitteln, die uns zur Verfügung standen, versuchten wir, ihnen klarzumachen, daß dies nicht der Fall sei. Genützt haben wir damit der Verständigung nicht viel, denn hinter-

her stellte es sich heraus, daß das Zeichen nicht heißt: Wir sind Feinde, sondern: Wir sind Freunde. Als letztes Hilfsmittel holten wir nun ein Goldstück hervor. Für dieses waren die Araber von vornherein sehr empfänglich. Wir zeigten ihnen den Adler. Das verstanden sie jedoch nicht. Darauf zeigte ich ihnen das Kaiserbild. Dies erregte sofort ihr lebhaftes Interesse, und auf ihrer Seite fiel plötzlich der Ausdruck „Aleman". Das verstanden wir wiederum. Das konnte nur „Deutsche" heißen. Sofort schrien wir alle aus Leibeskräften, um uns den Landessitten anzupassen: „Aleman! Aleman!" Und damit war die Brücke der Verständigung geschlagen.

Es erhob sich auf der Seite der Araber sofort ein großes, begeistertes Gegengebrüll. Die Gewehre wurden verstaut, und die ganze Gesellschaft umgab uns, schrie und brüllte und riß sich darum, unser schweres Gepäck zu tragen, schleppte unsere Maschinengewehre

und Ähnliches. Mit lautem Getöse setzte sich der Zug in der Richtung auf Hodeida in Bewegung. Einer von den Brüdern konnte sogar einige Brocken English sprechen, und durch diesen erfuhr ich dann, daß Hodeida in türkischen Händen wäre.

Unser Zug brachte noch weitere Aufregungen. So menschenleer auch die Wüste, durch die wir zogen, schien, sie beherbergte doch eine Unzahl Leute. Und in einem Lande, wo jeder Junge von zwölf Jahren schon ein Gewehr hat und Krieger ist, kam uns sehr bald ein weiterer Haufen von vielleicht hundert Beduinen entgegen, die in der Annahme, wir wären Feinde, auf uns feuern wollten. Unsere hundert Begleiter machten dann mit lebhaften Zeichen und unter viel Gebrüll und Geschrei den hundert anderen Kollegen klar, daß wir Freunde seien. Nachdem diese davon überzeugt worden waren, zogen wir mit zweihundert Begleitern weiter, um eine halbe Stunde später zweihundert

andere, die uns entgegenkamen und uns feindlich gegenübertreten wollten, von unseren zweihundert Begleitern darüber aufklären zu lassen, daß wir Freunde wären.

Diese Unterhaltungen waren immer mit ziemlichem Zeitverlust verknüpft. So war es inzwischen Mittag geworden. Seit dem Abend vorher hatten wir nichts gegessen, dauernd schwer gearbeitet und waren schon eine große Strecke durch den glühend heißen Sand zu Fuß gegangen zu einer Tageszeit, wo man sonst selbst das Reiten der Hitze wegen vermeidet. Im ganzen konnten es jetzt etwa achthundert Beduinen sein, die um uns herum waren. Sie hatten es endlich begriffen, daß wir Deutsche waren, und führten die ganze Zeit eine regelrechte Fantasia auf: tanzten, sangen, schrien, schossen Gewehre ab und trieben ähnliche Allotria.

Inzwischen trafen aus Hodeida die ersten türkischen Offiziere ein, darunter befanden sich auch mehrere Deutsch sprechende. Die

Freude, endlich wieder einmal Waffenkameraden zu sehen, war auf beiden Seiten groß. Die gesamte türkische Garnison war uns entgegengerückt in der Annahme, daß es sich um eine feindliche Landung handelte. Sogar Kanonen waren gegen uns aufgeboten worden.

Inmitten der türkischen Truppen hielten wir mit fliegenden Fahnen unseren Einzug in Hodeida. Die Bevölkerung stand auf den Straßen und jubelte uns zu, und ein lebhaftes Beifallrufen und Beifallklatschen folgte jedesmal, wenn eines unserer Marschlieder, die wir sangen, zu Ende war.

In einer schnell vorbereiteten Kaserne erhielten meine Leute Unterkunft. Für die Offiziere war ein Haus in der Stadt schon vorgesehen. So war zunächst für uns gesorgt. Von unserem Haus konnten wir sehen, wie in friedlichem Schlafe sich der französische Panzer, einige Meilen entfernt, auf der blauen See wiegte.

## Zehntes Kapitel

### *NACH SANAA*

Nachmittags gegen 5 Uhr am 9. Januar waren meine Leute untergebracht, und ich ging daran, mit den Spitzen der Zivil- und Militärbehörden über mein weiteres Verhalten zu beraten. Es standen mir zwei Wege offen, um nach Deutschland zu kommen: einmal, über Land zu ziehen, und das anderemal, zur See weiterzufahren. Seekarten konnte ich in Hodeida erhalten. Der Mutessarif von Hodeida Exzellenz Raghib und der Oberst des Regiments, ebenfalls Raghib, saßen am selben Nachmittag mit mir zur Beratung zusammen.

Zu unserem Bedauern mußte zunächst festgestellt werden, daß die Eisenbahn nicht bestand. Gleichzeitig erhielt ich Nachricht über die englischen Kriegsschiffe, die sich im

Roten Meer befanden. Es handelte sich in der Hauptsache um mehrere Kanonenboote und Hilfskreuzer, die etwas nördlich von Hodeida täglich zu sehen waren und eine Blockadelinie aufrechthielten. Die Weiterfahrt mit der „Choising“ war unter diesen Umständen ein nahezu aussichtsloses Unternehmen, zumal damit gerechnet werden mußte, daß durch Spione unsere Anwesenheit in Hodeida zum mindesten dem französischen Panzerkreuzer sehr bald bekannt sein mußte. Dieser hätte dann selbst sich an dem Suchen nach unserem Dampfer beteiligt und konnte durch Funkspruch auch sofort sämtliche englischen und die übrigen französischen Streitkräfte benachrichtigen. In einem so engen Gewässer wie das Rote Meer war es dann für die sieben Meilen laufende „Choising“ unmöglich durchzukommen. Die türkischen Behörden versicherten außerdem, daß ich auf dem Landwege nach Norden, wenn auch mit einigem Zeitverlust,

so doch sicher und unbehelligt marschieren könnte. Die Vorbereitungen für den Landweg würden etwa vierzehn Tage dauern, dann könnte ich abmarschieren und in etwa zwei Monaten an der Eisenbahn sein.

Nachdem dies festgestellt war, machte ich bei Beginn der Dunkelheit von dem Dach unseres Hauses aus der wartenden „Choising" dreimal das verabredete Signal mit Leuchtkugeln: „Vorsicht! Feindliche Kriegsschiffe! Sofort nach Massaua gehen!" Wir hörten dann später, daß „Choising" ungefährdet dorthin gekommen war.

Während bisher der Gesundheitszustand meiner Truppe sehr gut gewesen war, fing jetzt das ungünstige Klima an zu wirken. Die Tage in Hodeida waren glutheiß, die Nächte sehr kühl. Die Leute schliefen in der türkischen Kaserne bei den türkischen Soldaten.

Die Kasernen und Häuser unten in Arabien werden ganz anders gebaut als etwa in un-

ANSICHT VON HODEIDA

QUER DURCH DIE WÜSTE

serem Klima. Die Kaserne meiner Leute bestand aus einem dünnen Holzgerüst, das mit Matten und Stroh verkleidet war. Sie schliefen dicht nebeneinander auf einer Art langem Diwan, dessen Polster mit Stroh gestopft waren. Ungesund war besonders das Wasser, das nur abgekocht getrunken werden konnte. Als Vorbeugungsmittel gegen Ansteckung durch Malaria mußte dauernd Chinin genommen werden. Aber trotz aller Vorsichtsmaßregeln kamen doch sehr bald Fälle von Ruhr und Malaria vor. Ich beschloß daher, mit meinen Leuten ins Gebirge zu gehen. Die Stadt Sanaa, die Hauptstadt des Jemen, wurde mir als sehr gesund geschildert, besonders sollten die Wasserverhältnisse ausgezeichnet sein und das Klima sich sehr dem europäischen nähern. Da mein Weg über Land mich sowieso über Sanaa führte, konnte ich die Beendigung der Vorbereitungen für den Landmarsch auch dort abwarten. Ich beschloß deshalb, an Kai-

sers Geburtstag den Marsch nach Sanaa anzutreten.

Die Geburtstagsfeier unseres Kaisers fand noch in Hodeida unter Teilnahme der gesamten türkischen Garnison und lebhafter Beteiligung der türkisch-arabischen Bevölkerung statt. Ich hatte meinen Leuten inzwischen neue Kleider verschaffen können, und wenn auch die so entstehende Uniform nicht ganz den heimischen Vorschriften entsprach, insbesondere der nach eigenen Entwürfen dem Modell der Schutztruppe nachgebildete Tropenhut mit der großen schwarzweißroten Kokarde bis dahin wohl noch nie in der Marine bestanden hatte, so sahen die Leute doch schmuck aus und machten den allerbesten Eindruck. Zur Feier war die gesamte Garnison auf dem Paradeplatz angetreten. Meine Truppe stand in der Mitte der türkischen Truppen. Gemeinsam mit dem türkischen Obersten schritt ich die vereinigten Fronten ab, dann hielt ich in deutscher

Sprache die Kaiserrede und schloß mit drei Hurras auf den Kaiser, in die auch unsere türkischen Waffenkameraden begeistert einstimmten. Nach dem Kaiserhoch wurde noch durch den türkischen Obersten ein Hoch auf den Sultan ausgebracht. Ein gemeinsamer Parademarsch beschloß die Feier. Mit klingendem Spiel und wehender Flagge rückten meine Leute darauf zu einem Festschmaus — Hammel mit Reis — in die Kaserne ab. Die Spitzen der Behörden gaben den Offizieren ein Festmahl — Hammel mit Reis — im Palaste des Oberbürgermeisters von Hodeida. Auch hier wurden die herzlichsten Trinksprüche gewechselt. Der Abmarsch nach Sanaa fand gegen 5 Uhr nachmittags statt.

Man kann in der arabischen Wüste nur nachts reisen, weil es am Tage für die Menschen und Tiere zu heiß ist. Ein Marschieren ist auch nachts ausgeschlossen; man muß reiten. So mußten auch wir verfahren, bis wir an den Fuß der Gebirge kamen.

Die uns zur Verfügung gestellten Tiere waren Pferde, Maulesel und Esel. Unser Gepäck wurde durch eine besondere Karawane auf Kamelen fortgeschafft. Es war im Anfang nicht ganz leicht, den neugeschaffenen Verband zusammenzuhalten, denn viele meiner blauen Jungen bestiegen zum erstenmal in ihrem Leben den Rücken eines vierbeinigen Tieres. Schon beim Aufsteigen gab es die witzigsten Bilder. Mancher der Leute benutzte die bis zum Abmarsch noch verbleibende Zeit, um sich auch im schnellen Absteigen zu üben, teilweise unter Mitnahme des ihm eigenen Sattels. Endlich aber hatte sich jeder so weit mit seinem Tiere angefreundet, daß größere Auseinandersetzungen nicht mehr zu befürchten waren, und die Karawane setzte sich in Marsch; von der türkischen Garnison und den türkischen Offizieren wurde sie ein Stück begleitet.

Bald hatten wir Hodeida hinter uns gelassen und befanden uns mitten in der Wüste.

Soweit das Auge sehen konnte, war nichts als Sand, niedrige, flache Sandhügel, mit dürrem Gras bewachsen. Von Straßen ist natürlich keine Rede. Ein durch Hufspuren anderer Karawanen vorgezeichneter Weg im Sande, das ist alles. Während des Marsches mußte öfters gestoppt werden, denn namentlich in der ersten Zeit kam es noch alle Augenblicke vor, daß einer meiner Leute sich noch zu stark mit dem Lenken und Regieren seines Tieres abgab. Der dann entstehende Zweikampf endete meistens mit der Niederlage des Reiters. Dann mußte man daran gehen, das sich seiner Freiheit freuende herrenlose Tier wieder einzufangen, eine Beschäftigung, die den Offizieren oblag, da sie die einzigen waren, die reiten konnten. Bei den Eseln und Maultieren aber war das Einfangen nicht ganz leicht. Wenn man in die Nähe dieser Tiere kam, pflegten sie sich umzudrehen, um mit ihren Hinterbeinen energisch auszukeilen, so daß mit List und Tücke gearbeitet werden

mußte, um ihrer wieder habhaft zu werden. Um nicht zu viel Aufenthalt zu haben, ritt immer einer der Offiziere am Schluß der Karawane. Dieser sammelte die herrenlosen Tiere und tierlosen Herren und bildete einen kleinen Nachtrab. Da wir mondhelle Nächte hatten, konnten wir den Weg mit Leichtigkeit finden. Es wurde die ganze Nacht hindurch geritten, ab und zu ein halbes Stündchen Pause gemacht. Dann warf man sich, wo man gerade stand, in den Sand, schlang sich den Zügel um den Arm oder band ihn am Bein fest und konnte so den durch das stundenlange Reiten zermürbten Gliedern etwas Ruhe geben.

Die Gegend, durch die wir zogen, ist nicht ganz sicher. Räubereien und Uberfälle kleiner Karawanen sind an der Tagesordnung. So machten wir auch gleich in der zweiten Nacht damit Bekanntschaft. Plötzlich zeigte sich nämlich im Mondschein seitlich der Straße etwa ein Dutzend Kamelreiter. Die uns zur

Führung beigegeben türkischenen Gendarmen erklärten sie für Räuber und machten ihre Gewehre schußbereit. Als die Kamelreiter aber die Stärke unserer Karawane sehen konnten, verdufteten sie schleunigst wieder zwischen den Sandhügeln.

Am dritten Tage hatten wir den breiten, den Bergen vorgelagerten Wüstenstreifen durchritten und befanden uns am Eingang in das Gebirge. Ganz unvermittelt und senkrecht erheben sich hier aus dem flachen Wüstenland die Berge. Sie steigen bis etwa 3600 Meter Höhe an. Der Weg wurde jetzt schwieriger. Uber Felsgeröll, durch trockene Fluß- und Bachbetten ging es langsam bergan. Endlich kamen auch wieder Bäume und Sträucher, und die Vegetation wurde üppiger. Auf den höchsten Zinnen der Berge waren zahlreiche Araberburgen zu sehen. Die dortigen Araber suchen direkt etwas darin, ihre Häuser möglichst auf hohe und unzugängliche Stellen zu bauen. Überall, wo

sich ein steiler Felskegel erhob oder wo ein schmaler Berggrad den Weg erschwerte, standen die teilweise groß und imposant aussehenden Araberburgen, jede eine kleine Festung für sich. Man glaubte sich in die Zeit unseres Mittelalters versetzt.

Die Bevölkerung war uns sehr freundlich gesinnt und begrüßte uns überall, wo wir hinkamen. Die Stunden der Ruhe brachten wir gewöhnlich in Unterkunftshäusern zu, die für türkische Truppen vorgesehen waren. Durch malerische Berglandschaften marschierten wir einige Tage und kamen dann an einen quer vor den Weg gelagerten hohen Bergkamm, so daß wir zunächst überhaupt nicht wußten, wo der Weg hinführen sollte. Es war eine senkrechte, steil vorgelagerte Felswand. Ein schwer gangbarer Serpentinenweg brachte uns nach stundenlangem Klettern auf die Spitze des Kammes. Der Weg war nicht ganz ungefährlich. An der einen Seite ging es senkrecht hoch, an der

anderen senkrecht herunter. Von Weg in eigentlichem Sinne konnte man nicht reden. Es war ein durch die Benutzung von vielen langen Jahren in die Felswand hineingetretener Saumpfad mit großen Felsblöcken und vielem Geröll.

Die Leistungsfähigkeit der Tragtiere war außerordentlich. Oft kamen auch Stellen, die so gefährlich waren, daß ich befahl, abzusetzen und die Tiere zu führen. Im großen Ganzen hatten meine Leute das Reiten aber schon ganz gut gelernt. Wo wir Gelegenheit hatten, kauften wir uns unterwegs Eier und Milch. Unser Kochgeschirr führten wir auf einem Tragtier bei uns, und ein Offizier mit dem Koch und ein anderer Mann ritten unserer Karawane voraus, weil eine kleine Karawane immer schneller marschieren kann als eine große. Wir fanden deshalb unser Essen stets schon zubereitet, wenn wir ankamen. Für die Leute war das eine große Annehmlichkeit, weil die Reise sehr anstren-

gend und jede Stunde Schlaf von Wichtigkeit war. Seit wir im Gebirge waren, wurde am Tage marschiert und bei Nacht geruht.

Einen größeren Halt hatte ich für Menacha vorgesehen. Dies ist eine kleine Stadt, die auf der höchsten Erhebung des Hauptgebirgskammes liegt. Von dort senkt sich der Weg langsam wieder hinab bis zu einer großen Hochebene, auf der Sanaa liegt. In Menacha wurden wir von türkischen Truppen und der Bevölkerung reizend empfangen. Stundenweit waren uns der Kommandant mit seinen Offizieren und den Truppen entgegengekommen. Eine nach Hunderten zählende Menge hatte sich ebenfalls eingefunden. Zusammen mit dem türkischen Militär legten wir den letzten Teil des Weges zurück, und uns voraus marschierte die große Menge der malerisch gekleideten Araber, die eine Art Fantasia aufführten und ihre Tänze mit einem eigenartigen Gesang begleiteten.

In Menacha selbst waren wir vorzüglich

aufgehoben. Den Witterungsverhältnissen entsprechend, bestehen die Gebäude hier aus Stein. Es war eine große Kaserne vorhanden, in der für meine Leute alles aufs beste vorbereitet worden war. Ein reichliches und schmackhaftes Essen wartete ihrer schon. Für die Offiziere war in einem Hotel Unterkunft vorbereitet, dem einzigen Hotel, das ich in Arabien kennen gelernt habe. Dieses hatte den Vorzug, daß es sogar richtige Betten hatte. Bisher hatten wir auf sogenannten Cursis geschlafen, das sind Holzgestelle, die mit Bast ausgeflochten sind. Menacha liegt ungefähr 3400 Meter hoch. Wir waren häufig oberhalb der Wolken. Die Tage waren kühl, die Nächte bitter kalt.

In Menacha blieben wir zwei Tage. Diese Gelegenheit benutzte ich, um verschiedenen arabischen Würdenträgern in ihren Häusern Besuche abzustatten. Die arabischen Zimmer sind durchweg weiß gehalten, die Fenster mit buntem, blauem, gelbem, rotem Glase

ausgelegt. An den Wänden befinden sich bequeme niedrige Diwans und Kissen. In der Mitte des Zimmers auf dem Teppich stehen auf einer großen Messingplatte Nargilehs.[1] Nach Landessitte bekamen wir bei unserem Besuch stets eine Tasse Mokka vorgesetzt, und wir haben sehr angenehme Stunden rauchend und plaudernd, so gut es ging, mit unseren arabischen Gastgebern zugebracht.

Von Menacha führte unser Weg wieder abwärts. Die Türken waren dabei, ihre Wegeverhältnisse dort zu verbessern, und eine große Strecke talabwärts der Stadt war eine schöne und breite, neuangelegte Straße vorhanden, die es mit jedem europäischen Wege aufnehmen konnte. Unser Weitermarsch führte uns durch wunderschöne Gebirgslandschaften. Für uns war es ein eigenartiges Bild, am Wege weidende Kamele von den Kronen der niederen Bäume knab-

[1] Orientalische Wasserpfeifen.

bern zu sehen. Ab und zu bekamen wir auch eine Schar Paviane zu Gesicht, ohne jedoch zu Schuß kommen zu können, so oft wir es auch versuchten. Das Reiten ging jetzt schon so gut, daß wir eine regelrechte Formation innehalten und hier und da sogar einen leichten Trab einlegen konnten.

Am siebenten Marschtage näherten wir uns der Hauptstadt. Von den Höhen der Pässe erblickte man eine große fruchtbare Hochebene mit zahlreichen Dörfern und Städten, unter denen sich Sanaa sofort durch seine Größe bemerkbar machte. Türkische Offiziere waren uns entgegengeritten. In der Nähe der Stadt war die gesamte Garnison aufgestellt und empfing uns mit klingendem Spiele. „Deutschland über alles" tönte uns entgegen. Die Spitzen der Zivil- und Militärbehörden kamen zu Pferde und zu Wagen. Auch die Bevölkerung nahm lebhaften Anteil an unserm Kommen. Sogar der in der Stadt als Vergeltungsmaßregel festgehaltene

französische Konsul zeigte sich am Balkon seines Hauses. Die Bekanntschaft seines englischen Kollegen hatten wir bereits unterwegs auf dem Marsch gemacht, allerdings ohne ihn zu Gesicht zu bekommen. Vielleicht hat er sich gewundert, mitten im arabischen Hochgebirge in seinem Hause plötzlich „Die Wacht am Rhein" singen zu hören.

Leider war Sanaa nicht so gesund, wie wir gehofft hatten. Bei seiner hohen Lage ist es selbst am Tage außerordentlich kalt. Man muß sich an das Klima erst längere Zeit gewöhnen. Wenige Tage nach unserem Eintreffen hatte ich achtzig Prozent marschunfähige Fieberkranke, insbesondere litten wir stark unter plötzlich auftretenden Magenkrämpfen und Erkältungserscheinungen.

Die Stadt Sanaa ist sehr interessant. Sie besteht aus drei getrennten Teilen: dem Juden-, Araber- und Türkenviertel. Die ganze Stadt ist von einer hohen Lehmmauer umgeben und als Festung ausgebaut. Inner-

halb dieser Festung bilden die drei genannten Städte durch Mauern wieder abgeschlossene kleine Forts für sich. Und innerhalb dieser ist wieder jedes Haus für sich eine Festung. Alle Straßen und Wege sind von hohen Mauern umgeben, die nach Art unserer Schützengräben so angelegt sind, daß man sie von bestimmten, vorspringenden Punkten aus der Länge nach mit Gewehrfeuer bestreichen kann. Diese Bauart der Stadt hat ihren Grund in den unsicheren Verhältnissen. Der Jemen hat stets als die unruhigste Provinz der Türken gegolten, und in früheren Jahren waren Kämpfe zwischen den Türken und Arabern an der Tagesordnung. Häufig kam es dabei zur Belagerung der Städte mit Garnisonen. Auch Sanaa war vor zehn Jahren erst durch Aushungerung den Arabern übergeben worden. Seit dieser Zeit aber herrscht Ruhe und Frieden im Lande. Als wir vierzehn Tage in Sanaa waren, stellte es sich heraus, daß die Schwierigkeiten des

Landmarsches doch so groß waren, daß ich mit meiner Truppe auf diesem Wege nicht vorwärts kommen konnte. Die Krankheit der Leute zwang mich, noch vierzehn Tage tatenlos dort zu bleiben. Nach dieser Zeit waren sie, wenn auch noch schwach, so doch soweit hergestellt, daß sie die Tiere wieder besteigen konnten. Und wir machten uns auf den Rückweg nach Hodeida, um uns wieder dem Meere anzuvertrauen.

## Elftes Kapitel

### *DER SCHIFFBRUCH*

Die Rückkehr von Sanaa vollzog sich ohne Störung in derselben Weise wie der Hinmarsch. Um die Vorbereitungen für die Weiterfahrt zur See zu treffen, war ich mit wenigen Leuten der eigentlichen Karawane vorausgeeilt. Es gelang mir, eineinhalb Tage vor den übrigen in Hodeida anzukommen. Die Reise der Karawane nahm acht Tage in Anspruch. Wir waren allerdings auch Tag und Nacht fast ununterbrochen durchgeritten. Pausen wurden nur gemacht, wenn die Tiere gewechselt wurden. Von Hodeida aus blieb uns, da „Choising" weggeschickt und andere Dampffahrzeuge nicht aufzutreiben waren, nur die Möglichkeit, mit Zambuks weiterzufahren. Das sind kleine offene Segelboote,

wie sie dort an der Küste benutzt werden, mit einem Dhausegel.

Ich trieb in Hodeida zwei Zambuks auf, die jeder etwa vierzehn Meter lang und vier Meter breit waren. Diese Zambuks sammelte ich bei Jabana, einer kleinen Bucht nördlich von Hodeida. Des französischen Panzerkreuzers wegen, der seinen Dauerschlaf nicht unterbrochen hatte, war für mich eine Abfahrt von Hodeida selbst ausgeschlossen. Er konnte mal zufällig aufwachen. Da mir bekannt war, daß das Land von englischen und französischen Spionen wimmelte, verbreitete ich das Gerücht, daß ich am 12. März von der Isabucht abzufahren beabsichtige. Was ich erwartet hatte, trat auch wirklich ein. Am 12. März nachmittags erschien zum erstenmal seit Beginn des Krieges in der weltverlorenen Isabucht, wo es kein Haus, keinen Baum, keinen Strauch und kein Wasser gibt, ein englisches Kanonenboot und suchte mit seinem Scheinwerfer den

Strand nach uns ab. Die armen Kerls, was werden sie sich für Gedanken gemacht haben, wo wir wohl wären.

Am 14. März nachmittags um 5 Uhr verließ ich mit meinem Geschwader Jabana. Am Heck meines stolzen Flaggschiffes wehte die Reichskriegsflagge, und unter drei Hurras auf S. M. den Kaiser begann die Weiterfahrt. Das Flaggschiff des zweiten Admirals führte der Leutnant zur See Gerdts. Die übrigen fehlenden Geschwaderschiffe wurden durch stramme Haltung ersetzt. Da der zweite Zambuk etwas größer war als meiner, hatte ich die Kranken auf ihm untergebracht. Malaria, Ruhr und Typhus herrschte immer noch in der Truppe, und stets hatte ich einige Leute, deren Gesundheitszustand zu den größten Bedenken Veranlassung gab. Die Kranken wollte ich aber unter keinen Umständen im Lande zurücklassen, da ich mir nur von einer Änderung des Klimas eine Besserung versprach.

Über die Engländer hatte ich bis zum letzten Augenblick, so gut es ging, Nachrichten eingezogen, und ich wußte, daß die englischen Blockadeschiffe, zwei Kanonenboote und der Hilfskreuzer „Empress of Russia“ eine Linie hielten, die sich von Loheiya über Kamaran, Jebel Zebayir nach Jebel Zukur erstreckte. Für mich handelte es sich darum, diese Blockadelinie mit meinen Segelbooten zu brechen. Damit nicht beide Boote gleichzeitig aufgegriffen würden, gab ich dem Leutnant Gerdts Befehl, sich von mir zu trennen. Weiter im Norden wurde ein Treffpunkt, an dem einer auf den anderen eine Zeitlang warten sollte, festgesetzt.

Bald war der zweite Zambuk im hereinbrechenden Dunkel der Nacht aus Sicht gekommen. Jetzt verließ uns zum erstenmal unser Stern, denn als der Tag anbrach, war es windstill geworden, und zu unserem größten Mißbehagen stellten wir nach Sonnenaufgang fest, daß wir uns genau da befanden, wo wir

nicht sein wollten, nämlich mitten in der englischen Blockadelinie. Jeden Augenblick erwarteten wir das Auftauchen einer englischen Mastspitze. Unsere Stimmung war nicht die beste. Die Windstille hielt uns fester am Ort gebannt, als der überlegenste Feind es hätte zustande bringen können. Aber nicht ohne Absicht hatte ich unsere Abreise auf das Wochenende verlegt. Ich kannte die Gewohnheiten der Engländer genügend, um zu wissen, daß am Week-End, d. h. am Wochenende, Sonnabends und Sonntags die Herren nicht gern arbeiten. Tatsächlich bekamen wir auch während des ganzen Tages nichts in Sicht.

Die im Laufe des Nachmittags wieder einsetzende Brise brachte uns dann vorwärts, und am Abend, bei Sonnenuntergang, konnten wir mit dem beruhigten Gefühl uns schlafen legen, daß wir mit zwei Segelbooten, fast ohne Fahrt zu machen, die englische Blokkadelinie gebrochen hatten.

Mit meinen flachgehenden Zambuks hielt ich mich im weiteren Verlauf der Reise zwischen den Korallenriffen der Farisanbank. Dies ist eine riesig große, etwa 350 Seemeilen lange gefährliche Korallenbank, wo große Schiffe nicht fahren können. Auch für kleine Boote ist die Fahrt nicht ungefährlich. Im Laufe des nächsten Tages kam mein zweiter Zambuk wieder in Sicht. Er erhielt Befehl, von jetzt ab wieder bei mir zu bleiben.

Das Leben auf den Zambuks war eigentlich recht gemütlich. Viel Platz war ja nicht vorhanden. Mit den zur Bedienung der Segel und des Schiffes vorhandenen Arabern, den Dolmetschern und Lotsen zählten wir etwa 35 Menschen in einem Boot, so daß bei vierzehn Meter Länge und vier Meter Breite nicht sehr viel Platz auf den einzelnen kam. Ein großer Teil des Bootes war außerdem durch Proviant, Wasser, Munition und die Machinengewehre in Anspruch genommen. Gegen die Gluthitze am Tage schützten wir

uns einigermaßen dadurch, daß wir wollene Decken über das Schiff spannten, um wenigstens den Kopf im Schatten zu haben. Mit der Verpflegung war es auch spärlich. In jedem Zambuk gab es eine offene, mit Blechen ausgeschlagene kleine Feuerstelle, auf der für dreißig Menschen gekocht werden mußte. Wir suchten uns mit den zur Verfügung stehenden Mitteln das Mahl immer abwechslungsreich zu gestalten. So gab es z. B. an einem Tage: zähen Hammel mit Reis und Fett, am nächsten Tage: Reis, Fett mit zähem Hammel, und am dritten: Fett mit zähem Hammel und Reis, usw. Nur langsam kamen wir vorwärts. Häufig hatten wir mit Windstillen, Gegenwind und Gegenstrom zu kämpfen. Auch innere Kämpfe blieben uns nicht erspart. Sie tobten am heftigsten nachts. Dann waren nämlich die Kakerlaken, Wanzen und Läuse besonders mobil. Nicht in Gebrauch befindliche Kleidungsstücke mußten angebunden werden, sonst

bestand Gefahr, daß sie fortliefen. Morgens, wenn die Sonne aufgegangen war, zog sich männiglich das Hemd aus, und begann das allgemeine „Frühlausen". Rekord war 74 Läuse aus einem Hemd!!

Am 17. März machte ich an mein Geschwader das Signal: „Ich beabsichtige abends zu ankern". Wir kamen nämlich jetzt in eine Gegend, wo nach Angabe des bei mir an Bord befindlichen Lotsen auch für unsere kleinen Boote der Riffe wegen eine Weiterfahrt nachts ausgeschlossen war. Um 6 Uhr abends näherten wir uns der Insel Marka, wo wir ankern wollten. Der Lotse führte das Schiff auf den Ankerplatz. Ich mit meinem Zambuk fuhr vorne weg. Auf zweihundert Meter Abstand folgte das zweite Boot. Wir hatten ziemlich steifen Wind mit entsprechendem Seegang und waren froh, im Schutze der Insel ein wenig Ruhe finden zu können. Doch hatten wir die Rechnung ohne unseren tüchtigen arabischen Lotsen

gemacht. Dieser führte uns so geschickt, daß mein Boot plötzlich auf Korallenriffe stieß. Zwei-, dreimal setzte es hart auf, so daß ich lebhafte Besorgnisse hatte, ob das Boot es aushalten würde. Dann waren wir aber wieder frei, kamen in tieferes Wasser. Ich ankerte gleich. Meinem Hintermann gab ich sofort, damit er nicht ebenfalls auf die Riffe käme, durch Zurufe und Winkspruch den Befehl, abzuhalten. Das tat er auch. Er war aber schon derartig in die Korallenriffe hineingefahren, daß er beim Abdrehen auf ein anderes Riff kam. Ich sehe plötzlich auf ihm eine Flagge hochgehen: ein Zeichen, daß irgend etwas passiert sein mußte. Unmittelbar darauf sehe ich, wie er sich langsam neigt. An den Bewegungen des Mastes konnte ich erkennen, daß das Schiff aufstieß. Auf einmal war das Boot verschwunden; nur die Mastspitze sah noch schräg geneigt aus dem Wasser heraus. Dabei waren wir dicht vor Sonnenuntergang.

Die Nacht bricht in den dortigen Breiten sehr schnell herein. Zehn Minuten nach Sonnenuntergang ist es völlig dunkel. Mondschein hatten wir nicht. Schnelle Hilfe war also nötig. Auf unserem Zambuk flog das Segel wieder hoch. Alle Mann faßten an. Der Anker wurde aus dem Grund gerissen, und in einem harten Manöver, das uns beinahe selbst wieder auf Grund setzte, gelang es uns, freizukommen und auf unsere Kameraden zuzufahren. So dicht wie möglich ging ich an den gesunkenen Zambuk heran und ankerte wieder. Der Riffe wegen mußte ich aber etwa vierhundert Meter weit abbleiben. Boote zum Verkehr miteinander hatten wir nicht. Jeder Zambuk hatte nur einen sogenannten Einbaum, das sind ganz kleine, schmale aus einem Baumstamm geschnitzte Paddelboote, die höchstens zwei Mann tragen können, deren Verwendung bei dem herrschenden Seegang aber auch in Frage stand. Ich schickte beschleunigt meinen Einbaum hinüber.

Inzwischen war es dunkel geworden. Wir hatten auf unserem Zambuk eine Laterne an Bord. Unsere mehrfachen Versuche, diese anzustecken, um unseren Schiffsort anzuzeigen, schlug fehl, weil der herrschende Wind das Licht immer und immer wieder verlöschte. „Fackelfeuer her!" befahl ich deshalb. Wir hatten von „Emden" und von „Choising" für Notfälle einige Fackelfeuer mitgenommen. Diese wurden hervorgeholt und angeschlagen. Der Zünder arbeitete auch, aber die Fackelfeuer brannten nicht. Sie waren im Laufe der Monate zu naß geworden.

Auf einmal höre ich hinter mir im Dunkel der Nacht im Wasser Stimmen. Es waren dies die ersten Leute vom anderen Zambuk, die schwimmend an mir vorbeitrieben, da sie uns nicht sahen. Mit Stimme und Batteriepfeife versuchten wir, sie heranzuholen, was uns nach einigen bangen Minuten auch gelang. Die Leute waren von dem anderen

Zambuk weggeschwommen. Um uns zu finden, hatten sie keine andere Richtlinie erhalten können als einen Stern, der in unsere Richtung stand. Wie viel Leute schon im Wasser waren, konnten wir natürlich nicht in Erfahrung bringen. Große Besorgnisse hegte ich auch, weil die ganze Gegend dort von Haien wimmelt. Besonders aber wußte ich nicht, was mit den Kranken geschehen war, die teilweise so schwach waren, daß sie sich nicht selbst helfen konnten. Es kam jetzt vor allen Dingen darauf an, Licht zu zeigen. Da alles andere versagte, ließ ich Holz zusammentragen, mit Petroleum übergießen und ohne Rücksicht auf die entstehende Feuersgefahr ein großes offenes Feuer im Boot anstecken. In dieses Feuer hielten wir unsere nassen Fackelfeuer und trockneten sie so lange, bis sie brannten. Gleichzeitig wurden einige weiße Leuchtkugeln, die wir noch besaßen, und die Gott sei Dank funktionierten, abgeschossen, ob-

gleich wir uns durch das Feuern dieser Kugeln auf Meilen hin verraten mußten. Endlich kamen die beiden Einbäume zurück. Sie wurden von einem Mann gerudert, trugen je einen Kranken. Die übrigen Kranken, die sich nicht selbst helfen konnten, wurden entweder so, oder an die Einbäume, im Wasser hängend, angebunden, an Bord gebracht. Gleichzeitig kamen von allen Seiten die übrigen Schwimmer an. Die Leute, die nicht schwimmen konnten — auch solche waren vorhanden — trugen Schwimmwesten und versuchten so gut wie möglich zu paddeln. Nach und nach kamen mehr an Bord. Schon waren es im ganzen etwa fünfzig Menschen, als mein kleiner Zambuk so tief ging, daß er nicht mehr Leute fassen konnte. Ich befahl deshalb, alles irgendwie Entbehrliche einschließlich Proviant und Wasser über Bord zu werfen, um das Schiff zu erleichtern und instand zu setzen, alle Menschen zu tragen. Lediglich Waffen, Munition,

Proviant und Wasser für drei Tage blieben an Bord.

In der Zwischenzeit waren unsere Fackelfeuer allmählich heruntergebrannt, und ich war in großer Sorge, ob ich solange Licht haben würde, bis alle Menschen des gesunkenen Bootes geborgen wären. Endlich fehlten nur noch die Offiziere, und mit dem Anbordkommen des letzten Offiziers ging unser letztes Fackelfeuer aus. So waren vorläufig wenigstens alle geborgen. Der gesunkene Zambuk lag nach Angabe der führenden Offiziere auf einem steilen Korallenriff fest, und wir hatten es nur unserem Glück zu verdanken, daß der Mast über Wasser blieb. Es hätte ebenso gut geschehen können, daß der Zambuk von dem Felsen abglitt und in die Tiefe verschwand. Dann wären mit Sicherheit die Kranken und wohl auch ein Teil der Nichtschwimmer ertrunken.

In unserer Nähe lag ein anderer Zambuk, der zum Stamme der Idriß gehörte. Die

Idriß sind ein arabischer Volksstamm, der den Türken nicht sehr wohl gesinnt ist und insbesondere europäischen Einflüssen gegenüber sich ablehnend verhält. Dieser Zambuk hatte, als mein zweites Boot strandete, auch seinen Einbaum zu Hilfe geschickt. Kaum hatte er jedoch gesehen, daß es sich um Europäer handelte, was er an dem Tropenhelm unseres Doktors erkannte, als er umkehrte und uns unserem Schicksal überließ. Da ich nun mit meinem stark überladenen Boot, in dem sich jetzt etwa siebzig Menschen befanden, nur sehr schlecht weitersegeln konnte, insbesondere mit Rücksicht auf den geringen Proviantvorrat, so schickte ich kurz vor Tagesanbruch meinen Araberdolmetscher auf das Idriß-Boot und bot ihm eine hohe Summe, wenn er mir das Boot für einige Tage vermieten wollte. Er lehnte aber glatt ab und gab zur Antwort, wenn ich ihm auch hunderttausend Pfund böte, für Christenhunde täte er nichts. Es wäre mir nun ja

ein leichtes gewesen, den Zambuk mit Waffengewalt zu nehmen, und ich hatte dies auch für den Morgen vorgesehen. Das ganze Verfahren wäre mir aber sehr unangenehm gewesen, weil ich peinliche politische Folgen dieses Vorgehens befürchten mußte. Handelte es sich doch um Auftreten mit Waffengewalt gegen Verbündete, wenn auch diese Verbündeten ein noch unkultivierter wilder Volksstamm waren.

Da aber leuchtete uns am nächsten Tage unser Stern wieder. Es wehte eine steife, frische südliche Brise, die mir das Segeln, da es vor Wind geschah, auch mit dem überladenen Boote ermöglichte und einen schnellen Fortgang versprach. Ich ließ deshalb das Idriß-Boot in Ruhe.

Wir gingen nun schnell daran, aus dem gesunkenen Zambuk zu retten, was zu retten war. Besonders aber wollten wir die Waffen haben. Der Zambuk war im Laufe der Nacht noch weiter gesunken. Der Mast war abge-

brochen, und das Schiff war auf dem Grunde gekentert. Durch Tauchen gelang es uns, zwei Maschinengewehre, einige Pistolen und einen Teil der Munition zu bergen. Alles andere an Vorräten, Kleidern usw., leider auch die gesamte ärztliche Ausrüstung, waren verloren. Die steife Südbrise ließ uns an einem einzigen Nachmittage eine Strecke zurücklegen, zu der wir unter den bisherigen Verhältnissen vielleicht sechs Tage bedurft hätten.

Am Abend landeten wir in Kunfidda. Hier wurden wir in liebenswürdigster Weise aufgenommen, und da Vorbereitungen für uns nicht hatten getroffen werden können, wurde uns in aller Eile ein richtiggehendes türkisches Essen zubereitet, was wir, den örtlichen Gepflogenheiten entsprechend, ohne Messer, Gabel, Teller usw. erledigen mußten. Auf dem Tisch lag ein ganzer Hammel gekocht und mit Reis gefüllt. Mit eifrigen Händen gingen wir daran, den Hammel seines Fleisches

zu berauben und uns mit den Fingerchen den Reis in den Mund zu stopfen. In Kunfidda trafen wir einen türkischen Beamten mit seiner Frau, die auch nach Konstantinopel reisen wollten und die sich uns anschlossen. Dieser Beamte hat mir im weiteren Verlauf der Reise gute Dienste als Dragoman, d. h. als Dolmetscher, geleistet.

Ein größerer Zambuk fand sich glücklicherweise in Kunfidda vor. Wir mieteten ihn und fuhren alle in einem Zambuk weiter. Ohne besondere Fährlichkeiten erreichten wir am 24. März nachmittags Lidd. Hier war der nördlichste Punkt der Farisanbank, zwischen deren Korallenriffen wir bisher Schutz vor den englischen Verfolgern gefunden hatten. Unser weiterer Weg führte uns nun wieder in die freie See. Daß die Engländer alles tun würden, um uns abzufangen, war uns klar. In Lidd erhielt ich zufällig einen Brief zur Verfügung gestellt, der von einem Kaufmann in Dschidda her-

rührte. Dieser schrieb, daß Dschidda von mehreren englischen Kriegsschiffen eng blokkiert sei und daß selbst jeder Zambuk, der den Hafen anlaufen wollte, von den Engländern untersucht würde.

Damit war uns der Seeweg verschlossen. Es galt also, auf dem Lande weiter zu marschieren. Wir blieben zwei Tage in Lidd, um die notwendigen Tiere zur Zusammenstellung der Karawane zusammenzutreiben, um uns mit dem nötigen Wasser zu versehen und die sonstigen Vorbereitungen zu treffen, die für den Weitermarsch notwendig waren.

In Lidd hatten wir unseren ersten Toten. Der Matrose Keil hatte schon seit Hodeida dauernd an schwerem Typhus gelitten. Den Anstrengungen des Schiffbruches war sein schwacher Körper nicht mehr gewachsen gewesen. Vor allen Dingen auch deshalb nicht, weil wir ihm im weiteren Verlauf der Reise keinerlei ärztliche Hilfe zuteil werden lassen konnten, denn alle Medizin war ja

verloren gegangen. Er starb am 27. März, morgens um 3 Uhr. An seinem Kranken- und später am Totenlager hielten zwei seiner Kameraden Wache. Wir bereiteten ein Ruderboot vor, nähten die Leiche in Segeltuch ein und beschwerten sie mit Steinen. Die Kriegsflagge war darüber gedeckt. Auf dieser lag sein Hut und sein blankes Seitengewehr. Nach einer kurzen kirchlichen Feier brachten wir die Leiche unseres Kameraden in das Boot und versenkten sie draußen in See, wo es tief war. Drei Salven rollten über sein feuchtes Grab. Eine Bestattung an Land war uns leider nicht möglich, weil die fanatische und wilde Landbevölkerung wahrscheinlich die Ruhe des Toten gestört hätte.

Am 28. März begann unser Weitermarsch.

## Zwölftes Kapitel

### *DER ÜBERFALL*

Es war nicht ganz leicht, die für die Reise nötigen Kamele in Lidd zusammenzubekommen. Lidd ist eine ganz kleine Stadt mit wenigen hundert Einwohnern, ohne Handelsverbindungen. Zur Erleichterung unserer Reise hielt ich es für richtig, dem Scheich in Lidd meinen Besuch zu machen. Es war das erstemal, daß ein Christ das Haus des Scheichs betrat.

Die Verständigung geschah durch meinen Dragoman. Nachdem wir einige Liebenswürdigkeiten ausgetauscht hatten, lud mich der Scheich zum Essen ein. Sein Haus war eine aus Holz und Mattengeflecht gebaute Hütte ohne Fenster. An den Seiten des Raumes befanden sich zwei Diwane mit Fellen bezogen. An den Wänden hingen

Waffen. Die übrige Einrichtung des Zimmers bestand aus Rauchmaterial. Bis zu Beginn des Essens wurden dauernd Tassen mit Mokka oder eine Art Zitronensäure herumgereicht. Der Mokka war solcher arabischer Art, d. h. es wird nicht die Bohne, sondern die Schale der Bohne gekocht. Das Ganze gibt ein bitteres, dem Europäer nicht mundendes Getränk, was man aber der Höflichkeit wegen unter allen Umständen herunterwürgen muß. Während wir noch im Raume saßen, wurden die Vorbereitungen zum Mahl getroffen. Sie begannen damit, daß eine geflochtene runde, ziemlich große Strohmatte in die Mitte des Zimmers auf die blanke Erde gelegt wurde. Dann kamen Diener und stülpten auf diese Strohmatte einen großen Berg Reis. Einige kleine Konservenbüchsen mit Mixedpickles vervollständigten die Tafel. Man setzte sich nicht, sondern man legte sich zu Tisch. Immerhin aber war für jeden ein Löffel vorhanden.

Bald bearbeitete alles munter den Reisberg. Vor dem Hause war unterdessen der Fleischgang angefahren worden, bestehend aus einem ganzen gebratenen Hammel. Messer und Gabeln gab es nicht. Auch der Hammel erschien überhaupt nicht bei Tisch, sondern zwei eigens zu diesem Zweck abgerichtete Diener zerrissen mit ihren Händen den Hammel und legten vor jeden die ihm zukommenden Stücke auf die Strohmatte hin.

Im Laufe der zwei Tage, die wir in Lidd zubringen mußten, war es uns gelungen, etwa neunzig Kamele zusammenzutreiben. Damit konnten wir abmarschieren. Die noch fehlenden Kamele würden wir unterwegs am nächsten Tage treffen, meinte der Scheich. Ich hatte eine ganze Anzahl Strohmatten aufgekauft und unter meine Leute verteilen lassen. Diese bewährten sich später sehr als Sonnenschutz. Am Abend verließen wir mit der Karawane den Ort und traten den Wüstenmarsch an. Ein großer Teil der

Kamele trug nur Lasten, insbesondere Wasser, Munition, Maschinengewehre, Proviant. Die Wasserverhältnisse waren ungünstig. Ich mußte damit rechnen, unter Umständen tagelang kein Wasser ergänzen zu können.

Die Reise mit Kamelen geht sehr langsam. Einmal geht das Kamel an und für sich schon nicht sehr schnell; dann aber hatten wir eine Karawane von zuerst 90, später 110 Kamelen. Mit Ausnahme der Reitkamele der Offiziere, die frei liefen, waren die Tiere alle mit Stricken aneinandergebunden, so daß die Schnauze des Hintermannes mit einer etwa vier Meter langen Leine am Schwanz des Vordermannes angeseilt war. Die so entstehende lange Kamelreihe konnte sich natürlich nicht mit der Geschwindigkeit eines einzelnen Tieres bewegen, sondern mußte auf das langsamste Rücksicht nehmen. Häufig entstanden auch Aufenthalte dadurch, daß Gepäckstücke rutschten, Sattelgurte platzten, die Sättel herunterfielen und Ähnliches.

Wir hielten uns auf einem Wege, der dicht am Meere führt. Die ganze Gegend dort ist unsicher. Räubereien, Angriffe auf Karawanen sind an der Tagesordnung. Seit Verlassen Lidds wurden die Gewehre stets geladen und gesichert schußklar gehalten. Günstig für uns waren die hellen Vollmondnächte. In der Regel marschierten wir nachmittags gegen 4 Uhr ab und kamen am nächsten Morgen gegen 9 bis 10 Uhr da an, wo wir rasten wollten. Die mittlere Tagesleistung betrug 14 bis 18 Reitstunden. Die Kamele sind Paßgänger. Das Reiten war daher ziemlich ermüdend. Die Wasserstellen, die wir passierten, waren etwa 12 bis 14 Meter tiefe, in den Wüstensand gegrabene Löcher, aus denen man mit Lederbeuteln, die man herunterließ, das Wasser heraufholte. Der Ausdruck Wasser trifft für europäische Verhältnisse nicht zu. Auf dem Grunde der Wasserstellen lagen häufig Hundeleichen, Hammelleichen und Ähnliches. Das Wasser

war eine übelriechende, braune bis schwarze, von Tieren wimmelnde Jauche. In ungekochtem Zustande war es daher auf jeden Fall unverwendbar. Häufig hatte es auch einen stark salzigen Beigeschmack.

Von Lidd aus wurden wir durch einen türkischen Offizier und sieben Gendarmen begleitet. Ferner begleitete uns stets der Araber-Scheich des Gebietes, in dem wir uns gerade befanden; denn es ist Sitte, daß man den für die Sicherheit des Landes Verantwortlichen als Geißel mit sich nimmt. Bei solchen Maßnahmen denkt man sich in dieser Gegend nichts Besonderes. So ging unser Marsch ohne irgendwelche Zwichenfälle bis zum 31. März.

An diesem Tage kamen wir gegen 11 Uhr vormittags an einer Wasserstelle an, die eine Tagesreise von Dschidda entfernt ist. Dschidda war unser nächstes Ziel. An der Wasserstelle fanden wir einen Offizier und siebzehn Gendarmen vor, die uns aus

Dschidda entgegengekommen waren, um uns die Grüße unserer türkischen Waffenkameraden und die Grüße der Zivilbehörden Dschiddas zu überbringen. Auch hatten sie uns reichlich Wasser mitgebracht. Wir lagerten wie gewöhnlich an der Wasserstelle, spannten über das niedrige Dorngestrüpp unsere Strohmatten und unsere wollenen Decken aus, legten uns mit dem Kopf darunter, so daß wir auf diese Art und Weise wenigstens etwas gegen die Sonnenstrahlen geschützt waren. Das Abkochen begann immer gleich, wenn wir uns lagerten. Schon unterwegs wurde von allen Leuten am Wege liegendes trocknes Holz gesammelt. Dann hatten wir immer sofort ein ordentliches Feuer und die übliche Speise: Reis, wenn wir Glück hatten auch Hammel, konnte bald verabreicht werden.

Als ich die aus Dschidda entgegengeschickten Leute sah, glaubte ich, daß wier den gefährlichsten Teil unserer Reise über-

standen hätten. Wir kamen ja auch wieder in die Nähe einer Stadt, in der sich eine etwa 300 Mann starke türkische Garnison befand, und ich sagte mir, wenn siebzehn Mann ungefährdet den Weg von Dschidda bis hierher haben zurücklegen können, dann kann ich mit meinen fünfzig Mann auch ungefährdet dieselbe Strecke rückwärts hinter mich bringen.

Die Gegend wird von einem Stamm bewohnt, der sich nur aus direkten Abkömmlingen des Propheten zusammensetzt, nichtsdestoweniger aber wegen seiner Wildheit und seiner Räubereien berüchtigt ist. Der bezeichnende Name für den Landesteil heißt: Vater des Wolfes.

Wie gewöhnlich, reisten wir gegen 4 Uhr nachmittags weiter. Unser Weg führte uns etwas vom Meere fort. Das Land besteht aus lauter flachen Sandwehen. Man kann immer nur etwa 400 Meter weit sehen. Hat man eine Sandwehe überschritten, dann

versperrt die nächste schon die weitere Aussicht. Bewachsen sind die Wehen mit dürren, etwa zwei Fuß hohen Grasbüscheln. Im Mondscheinlichte trotteten wir langsam dahin. Da, auf einmal erschienen an unserer rechten Seite, außerhalb des gewöhnlichen Karawanenweges in scharfem Trab reitend, etwa zwölf bis fünfzehn Beduinen und verschwanden in der Richtung, aus der wir kamen. Das war etwas auffällig, denn in der Regel pflegen Karawanen den durch die Gewohnheit von Jahrtausenden üblichen Weg nicht zu verlassen. Noch weniger pflegt man dort nachts zu traben. Auch unsere türkischen Begleiter meinten, es handle sich um Räuber und erzählten, man hätte in Dschidda von einer etwa vierzig Mann starken Räuberbande gesprochen, die sich in dieser Gegend herumtreiben sollte. Da ich von Lidd aus sowohl die Behörden in Dschidda als auch die Behörden in Mekka von unserem Kommen benachrichtigt hatte, so mußte ich

annehmen, daß auch dem ganzen dazwischenliegenden Lande unser Herannahen bekannt war. Jedermann mußte also wissen, daß es sich bei uns nicht um eine gewöhnliche Handelskarawane mit geringer Bedeckung handelte, sondern, daß wir fünfzig bewaffnete Leute waren, die außerdem vier Maschinengewehre bei sich führten. Ich machte mir deshalb auch aus vierzig herumlungernden Räubern nicht viel. Um meine Leute jedoch besser in der Hand zu haben und um auf alles gefaßt zu sein, ließ ich aus der einen langen Reihe hintereinander angebundener Kamele zwei Reihen bilden zu je fünfzig Kamelen. Den Leuten wurde das Schlafen auf den Kamelen verboten, die Gewehre wurden nochmals nachgesehen, und alles war klar, sofort zu handeln. Der Befehl für meine Leute lautete ein für allemal: „Beim Führer sammeln."

Die Offiziere ritten an der Spitze der Karawane. Als sich hinter den hohen Bergen, die

zu unserer rechten Seite aus dem flachen Wüstenlande emporwuchsen, die ersten Anzeichen des kommenden Tages bemerkbar machten, glaubte ich, daß nunmehr alles in Ordnung sei, da bei Helligkeit die Beduinen nicht anzugreifen pflegen. Ich hängte deshalb mein Gewehr über den Sattel, schnallte den schweren Patronengurt ab und ritt langsam die Karawane entlang, um nach dem Rechten zu sehen.

Ich war etwa bis zur Mitte der Karawane gekommen, als ich auf einmal ein helles und scharfes Pfeifen, das vom Knall einer gefeuerten Salve gefolgt war, vernahm. Ununterbrochen regnete es plötzlich von allen Seiten aus nächster Entfernung Blei in unsere Karawane. Das Sausen und Pfeifen der Kugeln war so laut und ununterbrochen, daß ich mit der Stimme mit meinem Kommando nicht durchdringen konnte. Ich riß das Gewehr hoch, sprang vom Kamel und lief nach vorn, gefolgt von meinen Leuten. An

der Spitze war das Feuergefecht schon im Gange. Wir sahen aus der Dämmerung heraus das Aufblitzen der feindlichen Schüsse etwa 80 Meter von uns entfernt. Die Schützen selbst konnten wir nicht sehen, ebensowenig, wie sie uns wahrscheinlich sehen konnten, wenn wir auf der Erde lagen. Die hohen Gestalten der Kamele dagegen waren für den Feind sichtbar und bildeten wohl sein Hauptziel. Unser einziger Abkommpunkt war das Aufblitzen der feindlichen Schüsse. Da wir von allen Seiten beschossen wurden, war es schwer zu sagen, wohin man sich zunächst wenden sollte. Der größte Teil meiner Leute lag bei mir vorn. Ein kleiner Teil war auf meinen Befehl am Schluß der Karawane geblieben. Uns kam es jetzt zunächst darauf an, unsere wirksamste Waffe, die Maschinengewehre, zum Tragen zu bringen. Davon waren zwei auf Kamele geschnallt an der Spitze, zwei am Ende der Karawane. Nach einigen Minuten waren die

Maschinengewehre in Tätigkeit, und kaum rasselten ihre Salven über die feindlichen Linien hin, als bei dem auf diese Wendung scheinbar nicht gefaßten Gegner Ruhe eintrat. Wir benutzten diese Ruhe, um die noch stehenden Kamele herunterzureißen, damit sie kein so weit sichtbares Ziel bildeten, um Munition zu verteilen und uns zu sammeln.

Von links vorn hatten wir das heftigste Feuer erhalten, deshalb holte ich hier meine Leute zusammen. Unsere Bewaffnung bestand im ganzen aus den vier Maschinengewehren, dreizehn deutschen, zehn alten türkischen Gewehren, die ich mir in Kunfidda als Ersatz für die auf dem Zambuk verlorengeangenen hatte geben lassen, und drei modernen türkischen Gewehren, die an die Offiziere verteilt waren. Außerdem waren 24 Pistolen vorhanden, die aber nur im Nahgefecht verwendbar waren. Wie stark der Gegner war, konnte zunächst nicht festgestellt werden. Es konnte sich um etwa

sechzig bis siebzig Mann, die schnell schossen, handeln, es konnten aber ebensogut erheblich mehr sein, die langsam schossen. Die Frage nach der Stärke der Gegner löste sehr bald das aufkommende Tageslicht. Als es hell wurde, konnte man sehen, daß im ganzen Umkreise herum auf nächste Entfernung die Sandhügel schwarz von Beduinen waren. Vorzüglich benahmen sich meine Leute. Trotz der erheblichen Übermacht des Gegners, der auf mindestens 300 Menschen angesprochen werden mußte, war bei keinem auch nur das geringste Zeichen von Unsicherheit zu bemerken. Ohne daß Befehl gegeben worden war, erschienen mit einemmal überall auf den Mündungen der Gewehre die Bajonette. Während ich noch in dem nun beginnenden Feuergefecht einen Augenblick überlegte, was jetzt wohl am zweckmäßigsten zu tun sei, kam die Antwort auf meine Frage bereits von dem rechts neben mir liegenden Mann, der mich anrief. „Was gibt's denn?"

fragte ich. „Geht's bald los, Herr Kapitänleutnant?" „Was denn?" war meine Gegenfrage. „Na, stürmen!" meinte der achtzehnjährige Junge. „Stimmt! Du hast recht. Sprung auf, marsch, marsch!" Und unter kräftigen Hurras stürmten wir gegen die feindliche Linie vor. Ein derartiges Verhalten war bei Karawanenüberfällen wohl etwas neu. Jedenfalls fielen von der feindlichen Seite kaum noch Schüsse. Als die blinkenden Bajonette ihm näher kamen, ergriff der Gegner schleunigst die Flucht. Unser Feuer, das in seinen Reihen aufräumte, folgte ihm. Erst stürmten wir nach links, dann nach vorn und dann nach rechts. Nach hinten brauchten wir nicht mehr zu stürmen. Da waren sie ganz alleine weggegangen.

Damit hatten wir den uns eng umschließenden Kreis so sehr erweitert, daß der Gegner etwa 1200 Meter von uns entfernt war. Das Schießen hörte auf. Ich sammelte jetzt die Leute in der Nähe der Karawane. Die Ma-

schinengewehre blieben auf ihren Posten stehen, um den Feind abzuhalten und gleich wieder anzugreifen.

Trotz des regen feindlichen Feuers aus allernächster Entfernung hatten wir, Gott sei Dank, nur einen einzigen Verwundeten, soweit deutsche Mannschaft in Betracht kam. Als ich mich aber nach unseren arabischen Freunden umsah, blühte mir eine kleine Überraschung. In Deutschland gibt es ein Sprichwort, das heißt: „Er zählt die Häupter seiner Lieben und sieh, es sind statt sechse sieben." Hier war es umgekehrt. Statt vierundzwanzig Gendarmen hatten wir nur noch sieben. Tote gab es nicht. Die Fehlenden trafen wir später in Dschidda wieder. Die Araber, die sich noch bei uns befanden, hatten zum großen Teil Beinschüsse erhalten. Das erklärt sich daraus, daß sie, anstatt gegen den Gegner vorzugehen, Schutz zwischen den Kamelen gesucht hatten. Meine Leute, die etwa dreißig bis vierzig Meter

vor den Kamelen lagen und schossen, waren im Dunkel der Nacht vom Gegner überschossen worden. Der hatte nur die hohen Kamele sehen können. Ehe es nun den Arabern gelungen war, die Tiere herunterzureißen und so hinter ihnen volle Deckung zu finden, hatten die zahlreichen, zwischen den Beinen hindurchgehenden Geschosse die Schutz suchenden Heldenleiber gefunden.

Über die feindlichen Verluste waren wir natürlich nicht unterrichtet. Wir hatten aber, als wir beim Sturm die verlassenen Stellungen passierten, in denen er gelegen, fünfzehn Tote gezählt. Allen Leichen, ausgenommen einer, fehlten Waffen und Munition. Es ist Sitte bei den Beduinen, den Gefallenen sofort die Waffen abzunehmen. Das eine erbeutete Gewehr, ein Hinterlader modernster englischer Konstruktion, wurde in unsere Truppe eingereiht. In der Ferne, auf den Sandhügeln, konnten wir überall noch die feindlichen Beduinen sehen. So gut es eben

ging, wurde jeder, der sich zeigte, mit Feuer bedacht; denn es kam mir zunächst darauf an, eine moralische Wirkung zu erreichen.

An der Stelle, wo wir uns befanden, konnten wir nicht gut liegen bleiben. Ich glaubte zuerst, daß es sich nur um einen der räuberischen Überfälle zur Erbeutung von Wertgegenständen handle, und nahm an, daß der Gegner, der immerhin schon beträchtliche Verluste erlitten hatte, seinen Irrtum eingesehen hätte und nichts weiter gegen uns veranlassen würde.

Eine ganze Anzahl unserer Kamele war erschossen worden. Wir schnallten die Dinge, die für uns von Wert waren, insbesondere das Wasser, ab und ließen dafür weniger notwendige Gegenstände, die anderen Tieren aufgehockt waren, zurück.

Ich beschloß, vom gewöhnlichen Wege scharf nach links abzubiegen in Richtung auf das Meer, das man in der Ferne schimmern sehen konnte. Wenn ich dorthin gelangte,

hatte ich wenigstens Rücken, vorn und hinten einigermaßen frei. Unangenehm war allerdings, daß ich die Maschinengewehre beim Marsch nicht benutzen konnte, da ich keine fahrbaren Lafetten hatte. Die Gewehre mußten beim Marsch von Kamelen getragen werden. Die gesamte Karawane wurde, um ihre Ausdehnung zu verringern, in vier bis sechs Reihen nebeneinander genommen. Die Verwundeten wurden so auf die Kamele gebunden, daß sie an der Seite der Tiere hingen, um gegen Schüsse einigermaßen gesichert zu sein. Zwei Kamele mit Maschinengewehren wurden an die Spitze, die beiden andern an das Ende der Karawane gestellt, eine Vorhut von zehn Mann in lang aufgelöster Schützenlinie etwa 150 Meter vorausgeschickt, eine Nachhut von weiteren zehn Leuten die gleiche Entfernung nach rückwärts. Die übrigen neun mit Gewehren bewaffneten Mann bildeten, so gut es eben ging, auf beiden Flügeln eine Seitendeckung.

Die nur mit Pistolen bewaffneten Leute, die auf größere Entfernung nicht ins Gefecht eingreifen konnten, blieben in der Nähe der Karawane. Die Vorhut führte Leutnant zur See Gerdts, die Nachhut Leutnant zur See Schmidt, die Seitendeckung Leutnant zur See Gyßling. Die Karawane selbst, bei der sich die Kranken und Verwundeten mit dem Arzt Dr. Lang befanden, führte Leutnant zur See Wellmann.

Langsam setzte sich unser Zug, die wehende Flagge an der Spitze, in Bewegung. Meine Hoffnung, daß der Gegner uns unbehelligt lassen würde, sollte sich nicht erfüllen. Wir waren etwa zehn Minuten in Marsch, als wir wieder von allen Seiten Feuer erhielten. Der Gegner war kaum zu sehen. Die Sandwehen verbargen jede seiner Bewegungen auf Entfernungen über 400 Meter. Wir bemerkten nur auf diesem oder jenem Sandhügel zehn bis zwanzig dunkle Köpfe blitzartig auftauchen. Eine Salve sauste dann im

nächsten Augenblick in die Karawane, und bevor wir überhaupt Gelegenheit gefunden hatten, auf den Gegner zu schießen, war er wieder verschwunden, und von einer andern Seite fegte der Bleihagel in uns hinein.

Merkwürdigerweise hatten wir zuerst keine Verluste, obwohl das Feuer des Gegners so heftig war, daß rings um uns dauernd Geschosse einschlugen, kleine Sandsäulen hochspritzten und Kieselsteine und Sandmassen uns ins Gesicht flogen. Nach kurzer Zeit zeigte es sich, daß der Druck des Feindes auf die Nachhut am stärksten war. Alle Augenblicke mußten die Leute dort kehrtmachen, um durch lebhaftes Feuern den Feind zum Halten zu bringen.

Ich befand mich bei der Nachhut, als ein Signal von vorne kam, daß starke feindliche Streitkräfte in unserer Marschrichtung voraus sich zeigten. Bei der Vorhut angekommen, sah ich auch, daß der ganze Horizont voraus dick voll Beduinen war.

Gleichzeitig kam Meldung von hinten, daß eines der Kamele, das ein Maschinengewehr trug, erschossen sei. Die Nachhut hätte haltgemacht, um die Waffe zu decken, und Leutnant Schmidt bat, neue Kamele zum Umladen nach hinten zu schicken. Da hörte ich auch schon, daß die Maschinengewehre der Nachhut feuerten. Sie waren in der Zwischenzeit abgeschnallt worden und griffen ins Gefecht ein.

Ich brachte jetzt die Karawane zum Stehen, was nicht ganz leicht war, weil mit den arabischen Gendarmen auch der größte Teil der Kameltreiber bei Beginn des Gefechts im Dunkel der Nacht verschwunden war. Während ich mich auf dem Wege zur Nachhut befand, erreichte mich die Meldung, daß der Matrose Rademacher gefallen und Leutnant Schmidt durch einen Bauch- und Brustschuß tödlich verwundet sei. Das Kommando über die Nachhut hatte inzwischen der Leutnant zur See Wellmann übernommen, der von

der Karawane aus zwei Tiere zum Tragen der Maschinengewehre nach hinten gebracht hatte.

Als wir hielten, verstärkte sich das Feuer des Feindes wieder, und bald war ein lebhaftes Gefecht im Gange. Plötzlich, wie mit einem Schlage, hörte das Schießen vollständig auf, und als ich mich erstaunt nach der Ursache umblickte, sah ich, daß zwei der noch bei uns gebliebenen arabischen Gendarmen große, weiße Tücher schwingend auf die gegnerische Linie zuliefen. Gleichzeitig kam ein dritter Gendarm zu mir und teilte mir mit, seine Kameraden wollten mit der Gegenseite in Verhandlungen treten. So unbeabsichtigt das auch meinerseits war, es war mir doch zuerst ganz willkommen. Denn inzwischen war doch klar geworden, daß es sich keineswegs um einen Raubüberfall, sondern um eine durchaus organisierte Sache handelte. Da wir gegen mindestens zehnfache Übermacht standen, war ein Weiter-

marsch im langsamen Kamelschritt über eine freie Ebene unter beständigem Feuer des Feindes auf die Dauer ausgeschlossen. Meine stärkste Waffe, die Maschinengewehre, konnte ich beim Marsch sowieso nicht zum Tragen bringen, und meine 29 Gewehre kamen auch nur schwer zum Schuß, da ich zu wenig Leute hatte, um nach allen Seiten hin die Waffen ins Feuer zu bringen. Wir wären auf die Dauer doch einer nach dem andern abgeschossen worden.

Die Gefechtspause benutzten wir dazu, uns zu verschanzen. Wir bildeten aus Kamelsätteln, die wir mit Sand ausfüllten, aus Kaffee-, Reis- und Proviantsäcken eine Lagerburg. Den so entstandenen Ringwall füllten wir, so gut es ging, mit Sand auf. In der Mitte des Lagers wurden die Kamele zusammengehalten, in aller Eile Schützenlöcher aufgeworfen. Wir stellten sie, da uns andere Geräte nicht zur Verfügung standen, mit Seitengewehren und Blechtellern her. Natür-

lich konnte es sich zunächst nur um flüchtige und unvollkommene Bauten handeln. Die Wassergefäße wurden schleunigst tief vergraben, damit feindliche Kugeln, die sie trafen, uns nur geringen Schaden tun konnten. Aus leeren Petroleumkannen, die wir mit Sand füllten, bildeten wir in der Mitte unseres eigentlichen Lagers noch eine besondere kleine Burg, deren Wall etwa anderthalb Meter hoch war. Dort hinein wurden die gefechtsunfähigen Kranken, die Verwundeten und der Arzt gelegt.

Da wir damit rechnen mußten, von allen Seiten beschossen zu werden, unser Ringwall aber nur nach vorne Deckung gab, wurden die Kamele so gelegt, daß sie nach der Seite und nach hinten lebende Deckung darstellten. Der schwerverwundete Leutnant Schmidt wurde vorsichtig in einer aus Gewehren und einer wollenen Decke hergestellten Tragmatte in das Lager getragen, der gefallene Matrose an Ort und Stelle beerdigt.

Die vier Maschinengewehre wurden an den Ecken des Lagers aufgebaut und durch einige eiligst aufgeworfene niedrige Sandwälle, so gut es eben ging, geschützt. Die mit Gewehren bewaffneten Leute wurden in gleichmäßigem Abstande im Lager verteilt, die Pistolenträger in die Lücken eingeschoben und Munition klar gelegt. Wir waren notdürftig mit diesen Vorbereitungen zu Ende, als von der Gegenseite die Bedingungen kamen. Sie lauteten:

„Auslieferung sämtlicher Waffen einschließlich Munition, sämtlicher Kamele, sämtlichen Proviants und Wassers, Zahlung von elftausend Pfund in Gold. Dann würde man uns ungehindert ziehen lassen." — Na, immerhin.

Die Verhandlungen wurden anfangs durch den Dragoman, der sich uns in Kunfidda mit seiner Frau angeschlossen hatte, geführt. Er war auch verwundet! Beinschuß! Als er zum Unterhandeln ging, vergaß er nicht, auch

seine Frau mitzunehmen. Wir haben beide erst in Dschidda wiedergesehen.

Die Antwort, die ich gab, lautete:

„Erstens haben wir kein Geld, zweitens sind wir Gäste des Landes. Holt euch das Geld in Dschidda. Drittens: Waffen ausliefern ist bei Deutschen nicht Sitte."

Darauf fing die Schießerei wieder an. Der Rest der noch bei uns verbliebenen Kameltreiber und ein Teil der arabischen Gendarmen hatten die Feuerpause benutzt, um unserm Dragoman und seiner Frau zu folgen und zu verschwinden. . . . Das Gefecht dauerte bis zum Anbruch der Dunkelheit. Wir lagen hinter unseren Kamelsätteln und den Kamelen ziemlich gut geschützt. Das Feuer ließ ich nur langsam erwidern. Wir hatten nicht sehr viel Munition, und dann zeigte es sich, daß die Munition, die bei dem Untergang des Zambuks ins Wasser gefallen war und erst am nächsten Tage herausgefischt werden konnte, sehr viele Versager

aufwies. Deswegen ließ ich sämtliche unversehrte Munition für die Maschinengewehre klarstellen, damit ich nachts bei einem etwaigen Nahgefecht die wirkungsvollste Waffe mit Sicherheit benutzen konnte. Der Rest Munition wurde an die Gewehre verteilt. Verluste hatten wir im Gefecht weiter nicht. Eine Anzahl Kamele wurde erschossen, aber unsere Deckung litt darunter nicht. Ein totes Kamel hält ebensoviel ab wie ein lebendes. Gegessen hatten wir den ganzen Tag über nichts. Auch konnten wir, solange es hell war, nicht daran denken. Sowie sich nur ein Kopf über unseren Sätteln zeigte, verstärkte der Feind das Feuer außerordentlich.

Mit Einbruch der Dunkelheit begann für uns die Hauptarbeit. Etwa eine Stunde nach Sonnenuntergang ging der Mond auf. Während dieser Stunde war es so dunkel, daß man kaum 40 bis 50 Meter weit sehen konnte. Im Lager war alles klar, einen Sturmangriff abzuschlagen. Alle Gewehre und Pistolen

geladen, die Maschinengewehre dauernd in Anschlagstellung besetzt, die Leute mit den Waffen kniend auf unserm Ringwall. Es ereignete sich aber nichts. Als der Mond aufgegangen war, und wir etwa 300 Meter weit sehen konnten, gingen wir daran, unsere Lage zu verbessern. Zunächst wurde etwas Wasser ausgegeben und Hartbrot herumgereicht. Ein Teil der Leute und Offiziere blieb mit den Waffen schußklar. Die übrigen gingen daran, die Schützengräben tiefer auszuheben, eine Arbeit, die wegen der beschränkten zur Verfügung stehenden Mittel nur langsam vor sich ging. Die toten Kamele mußten aus dem Lager geschafft werden. Bei der enormen Hitze verwesten die Kadaver sehr schnell. Sie quollen auf, die gestraffte Haut platzte, und die Gedärme traten zutage. Da der Wind um diese Jahreszeit dauernd von Norden weht, schafften wir die Kadaver nach Süden, um vom Leichengeruch nicht gestört zu werden.

Erst spät nachts hatten wir unsere Arbeiten so weit beendet, daß wir daran denken konnten, uns etwas Ruhe zu gönnen. Die Schützengräben waren jetzt so tief geworden, daß ein darin liegender Mann gut Deckung fand. Wir hatten an allen Seiten außer den Kamelen auch noch Sandwälle aufgeworfen. Die Gewehre und die Pistolen, die durch den dauernd wehenden feinen Sandregen stark litten, wurden abschnittweise auseinandergenommen, gereinigt und probiert. Dann wickelten wir Taschentücher um die Schloßteile und stopften kleine Tuchfetzen in die Mündung der Schußwaffen, um sie vor Sand zu schützen. Das mußte alles gemacht werden, damit die Verwendungsfähigkeit der Waffen nicht litt. Im Lager wurde in der Art Wache gegangen, daß eine Anzahl Posten wach blieb. Die übrigen Leute durften, das geladene Gewehr im Arm, schlafen. Ein Offizier war dauernd wach. In der Nacht ereignete sich beim Feind nichts Besonderes.

Abends um 9 Uhr starb der schwerverwundete Leutnant zur See Schmidt. Mitten in unserem Lager warfen wir für ihn, so tief wie irgend möglich, ein Grab auf, und gegen 11 Uhr abends trugen wir vier übriggebliebenen Offiziere unseren Kameraden eigenhändig zu Grabe. Das Begräbnis mußte ohne Feierlichkeiten stattfinden. Die Ehrensalven für den Toten feuerte am nächsten Tage der Gegner.

Nach dem nur zehn Kamelreitstunden oder etwa acht Fußmarschstunden entfernten Dschidda, hatte ich im Laufe der Nacht, als der Mond noch nicht aufgegangen war, einen aus Hodeida mitgenommenen, Englisch sprechenden Araber geschickt. Der Mann hatte sich bisher als sehr vernünftig und zuverlässig erwiesen. Wie ich später erfahren habe, ist es ihm auch gelungen, sich durch die feindliche Linie zu schleichen und die Nachricht von unserer Lage den Militärbehörden in Dschidda zu übermitteln.

Eine halbe Stunde vor Sonnenaufgang ließ ich alles wecken. Für den Fall, daß der Feind noch da sein sollte, war zu erwarten, daß er das Gefecht früh wieder beginnen würde. Es lag mir des moralischen Eindrucks wegen daran, seine ersten Schüsse gleich mit vollen Salven zu erwidern, damit er sich davon überzeugte, daß bei uns alles auf dem Posten und unsere Gefechtskraft noch ungeschwächt sei.

Was ich erwartet hatte, trat ein. Mit dem Aufgehen der Sonne erhob sich auf der gegnerischen Seite ein lebhaftes Feuer. Wir antworteten gleich mit energischen und vollen Salven, und jeder Kopf, der sich zeigte, wurde ordentlich eingedeckt. Dieses Verfahren tat der Kampfesfreudigkeit des Gegners sichtlich Abbruch. Sein Feuer wurde merklich vorsichtiger und schwächer. Unser Zweck war damit erreicht.

Vor Sonnenaufgang war an alle Leute noch ein Glas Wasser ausgegeben worden; im

Laufe des Tages konnte ich ihnen nichts mehr verabfolgen lassen. Erst nach Sonnenuntergang war die nächste Gelegenheit, wieder einen Trunk zu erhalten. Da wir auch in der Nacht nicht abkochen konnten, wurden die vorhandenen Hartbrotvorräte angegriffen, und jeder hatte sich die Taschen damit vollgestopft.

Der Gegner feuerte dauernd in unser Lager hinein. Da wir aber recht gut gedeckt waren, ließ ich das Feuer nur schwach erwidern. Daß wir es nicht mit einem gewöhnlichen Räuberangriff, sondern mit einer durchaus organisierten Sache zu tun hatten, zeigte sich jetzt deutlich. Wir konnten von unserem Lager aus in weiter Entfernung an der Küste zwei große Zambuks vor Anker liegen sehen. Zwischen diesen und unseren Belagerern fand ein regelrechter Ablösungsverkehr statt. Unsere Feinde mußten also zum großen Teil mit diesen beiden Schiffen hergekommen sein.

Ein anderer Teil war von Land gekommen, was daraus ersichtlich war, daß weit am Horizont in der Wüste eine große Anzahl Kamele weidete.

Leider hatten wir an diesem Tage noch zwei Schwerverwundete. Davon starb der Heizer Lanig, der einen Brust- und Bauchschuß erhalten hatte, im Laufe der Nacht. Unseren Verwundeten konnten wir leider sehr wenig Pflege angedeihen lassen, denn unsere gesamten Medikamente waren ja mit dem gesunkenen Zambuk verlorengegangen. Wir hatten lediglich die noch von der, „Emden" herrührenden Gefechts-Verbandpäckchen, das sind Mullbinden, und einige Flaschen Kognak.

Der Tag brachte keine besonderen Ereignisse. Unangenehm empfunden wurde nur, daß ein aus dem Lager ausgebrochenes Kamel zu Luward erschossen wurde und der durchdringende Leichengeruch vom Winde über uns hinwegwehte. Im Lager selbst hatten

sich ferner üble Gäste eingefunden. Hunderttausende von vielleicht daumenlangen ekelhaften schwarzen Käfern liefen umher und schleppten den Kamelmist kreuz und quer durch das Lager. In unseren Schützengräben wimmelte es von diesen Tieren, und soviel man ihrer auch totschlug und zertrat, es kamen immer wieder neue. An Schlaf war kaum zu denken. In die Kleider kamen sie gekrochen, und übers Gesicht liefen sie weg. Aber, abgesehen von der hieraus sich ergebenden Unannehmlichkeit, brachten sie auch eine unmittelbare Gefahr für unsere Verwundeten; der Tetanusbazillus bildet sich vor allen Dingen im Pferde- und Kamelmist. Sein Auftreten verursacht den unbedingt tödlichen Wundstarrkrampf.

Die glühende Sonne machte uns das Leben während des Tages sehr schwer. Unsere hellen Kopftücher konnten wir beim Schießen nicht tragen, weil sie dem Feinde ein zu gutes Ziel boten, das grelle Licht verursachte Augen-

flimmern und Kopfschmerzen. Es war so heiß, daß man sich die Hände verbrannte, wenn man beim Schießen aus Versehen den Lauf des Gewehres berührte. Die fettgetränkten Kamelsättel fingen in der Hitze zu schwelen an, und ein leichter Rauchgeruch durchzog ständig das Lager. Wir löschten die glimmenden Sättel, so gut es ging, mit Sand. Der Wind wehte ununterbrochen feinen Sandregen über uns hinweg. Dauernd hatten wir damit zu tun, halbzugewehte Schützengräben wieder auszuwerfen. In Augen, Ohren, Mund und Nase drang der feine Sand. Die Augen entzündeten sich unter der dauernden Reizung. Eine dicke Sandschicht, die sich infolge des Schweißes bildete, entstellte die Gesichter bis zur Unkenntlichkeit. Über unserem Lager hoch in der Luft zogen zwanzig bis dreißig Aasgeier ihre Kreise.

Bei Beginn der Dunkelheit wurde wieder allgemeine Bereitschaft hergestellt. Zwei als

Beduinen verkleidete arabische Gendarmen wurden auch in dieser Nacht als Boten nach Dschidda geschickt. Als der Mond aufgegangen war, legte sich der freie Teil der Besatzung schlafen. Der Feind stellte bei Beginn der Dunkelheit sein Feuer ein.

Mitten in der Nacht fielen plötzlich von unseren Wachtposten Schüsse. Im Nu war alles in Anschlagstellung, bereit, den vermuteten Angriff abzuschlagen. „Wo sind sie?“ fragte ich die Posten. „Hier krochen eben, etwa in 40 Meter Entfernung, welche herum. Dort ist wieder einer!“ Und schon sauste das Blei hinüber. Unsere Annahme, daß es sich um Gegner handle, war aber irrig. Es waren nur Hyänen und Schakale, die, Beute witternd, um das Lager herumstrichen und sich an den abseits liegenden Kamelkadavern zu schaffen machten.

Jetzt stieg die Sonne seit Beginn des Kampfes zum dritten Male über den Horizont. Unsere Lage war ernst. Die türkische

Garnison hatte bisher noch nichts von sich hören lassen, obgleich sie, vorausgesetzt, daß unsere Boten angekommen waren, schon im Laufe des vergangenen Tages hätte da sein können. Wir konnten noch diesen einen Tag aushalten, dann aber war unser Wasser zu Ende, trotzdem auf den Mann nur abends und morgens je ein kleiner Becher kam. Ohne Wasser waren wir geliefert. Es mußte gehandelt werden, solange die Leute noch bei Kräften waren. Ich gab deshalb im Laufe des Vormittags Befehl, bei Sonnenuntergang gewaltsam nach Dschidda durchzubrechen, falls im Laufe des Tages kein Entsatz käme. Ich konnte dann hoffen, wenigstens einen Teil der Leute durchzubringen. Wer fiel, fiel. Verwundete und Kranke konnten nicht mitgenommen werden. Gott sei Dank, sollte es so weit nicht kommen.

Gegen Mittag des dritten Tages erschien auf einmal von der Gegenseite, die das Feuer einstellte, ein Mann, der ein weißes Tuch

schwenkte. Ich ließ ihn ins Lager bringen und fragte, was er wolle. Er antwortete, die feindliche Seite verzichte darauf, Waffen, Munition, Kamele, Proviant und Wasser ausgeliefert zu erhalten. Dafür sollten wir aber zweiundzwanzigtausend Pfund in Gold zahlen. Ich vermutete, daß der Gegner Nachricht vom Heranrücken der türkischen Garnison erhalten hatte und nun nach Landessitte noch herausschlagen wollte, was eben herauszuschlagen war. Es kam mir darauf an, die Verhandlungen möglichst lange hinzuziehen, um das Herannahen des Entsatzes abzuwarten, und dann den Feind zwischen zwei Feuer zu bringen. Deshalb stellte ich unsere Lage möglichst rosig dar und tat, als ob wir uns gar nichts Besseres denken könnten als eine Sommerfrische in der Wüste bei Salvengeknatter. Ich zeigte auf unsere eingegrabenen leeren Wasservorräte und machte dem Manne klar, daß ich es mit diesem Wasser noch bequem vier Wochen aushalten könne,

also gar keinen Grund hätte, mich in besondere Unterhandlungen einzulassen. Munition hätte ich in Haufen, das wüßte er ja. Sie könnten überhaupt froh sein, daß ich ihnen nicht mit meinen Maschinengewehren auf die Pelle rückte. Die Verständigung geschah durch einen Marokkaner, der seinerzeit in Belgien kriegsgefangengenommen und von dort mit anderen Mohammedanern nach der Türkei zurückgeschickt worden war. Er hatte eine Expedition nach Arabien begleitet, war in Kunfidda von mir aufgegabelt worden und befand sich jetzt bei uns. Der Mann verstand einige Brocken Französisch.

Der gegnerische Unterhändler schien von meinen Darlegungen nicht sehr erbaut zu sein. Er zog ab und kam nach etwa einer halben Stunde mit denselben Bedingungen wieder. Um Zeit zu gewinnen, sagte ich nun, daß es mir vor allen Dingen darum zu tun wäre, mit dem gegnerischen Anführer persönlich zu verhandeln, und ersuchte ihn

deshalb, zu mir ins Lager zu kommen. Der ahnungsvolle Engel kam nicht, dafür schickte er aber die wilde Drohung, falls wir nicht sofort zahlen würden, sollten wir „beaucoup de combat“ haben. Das faßte ich so auf, daß es für ihn die höchste Eisenbahn sei, und ich drückte mein Erstaunen darüber aus, daß er die bisherigen Vorgänge noch nicht als „beaucoup de combat“ betrachtete. Mir wäre es so vorgekommen. Dann kamen von der gegnerischen Seite noch einige wütende verärgerte Salven. Hierauf trat Stille ein.

Eine viertel, eine halbe Stunde verging, ohne daß ein Schuß fiel. Langsam und vorsichtig erschienen unsere Köpfe über den Kamelsätteln. Nichts zu sehen. „Vorsicht!“ sagte ich. „Das ist alles nur Finte. Unten bleiben! Wir haben Zeit. Vor Abend können wir doch nicht weg.“ Als aber gar nichts sich ereignete, fingen wir an, erst zu knien, dann zu stehen und suchten mit den Gläsern alles ab. Nichts zu sehen. Wohin der Feind

verschwunden war, wußten wir nicht. Die Sandhügel der Wüste, die ihn aufgenommen hatten, verdeckten jede Aussicht. Scheinbar war er abgezogen.

Zunächst wollte ich auf jeden Fall liegen bleiben, da ich immer noch nicht klar darüber war, ob der Gegner wirklich abgezogen sei, oder ob es sich nur um eine Finte handle. Vor Nacht konnten wir ja keinesfalls weiterziehen.

Etwa eine Stunde nach dem Aufhören des Feuerns erschienen zwei Kamelreiter, deren Kleidung und reichhaltiges Sattelzeug schon von weitem erkennen ließen, daß es sich nicht um gewöhnliche Beduinen handle. Ein weißes Tuch schwingend, kamen sie auf unser Lager zugeritten. Als Zeichen, daß wir ihre Absicht erkannt hatten, ging bei uns die Kriegsflagge hoch. Bis auf fünfzig Meter näherten sie sich, dann stiegen sie von den Kamelen. Ich schickte meinen Marokkaner zu ihnen, um zu fragen, was sie wollten.

Die Antwort war, sie wünschten den Befehlshaber der deutschen Truppe zu sprechen. Sie kämen vom Emir von Mekka, der von dem Überfall gehört hätte und nun mit seinen Truppen zu Hilfe käme.

Das klang ganz schön, war aber noch lange kein Zeichen dafür, daß dem wirklich so war. Ich war in Arabien jetzt schon einigermaßen gewohnt, mißtrauisch zu sein. Ich ging aus dem Lager auf die Abgesandten zu, den blanken Säbel in der Faust; hinter mir schritt einer meiner Leute mit schußklarem Gewehr. Im Lager selbst gab ich Befehl, im Anschlage zu liegen und, falls sich irgendein Angriff auf mich ereignen sollte, ohne Rücksicht auf meine Person zu feuern. Es geschah aber nichts. Die beiden Leute erklärten mir, der zweite Sohn des Emirs von Mekka, Abdullah, käme binnen kurzem mit einer Truppe heran. Und richtig, eine halbe Stunde später etwa erschienen in der Ferne ungefähr siebzig Kamelreiter mit einem dun-

kelroten, mit goldenen Koransprüchen bedeckten Banner. Sie machten auf einigen Trommeln eine Art Musik und sangen dazu. Ich fand dies Verfahren etwas unvorsichtig, ausgehend von der Annahme, daß die Truppe bereit war, in ein Gefecht zu gehen.

Abdullah kam auf mich zu und begrüßte mich. Er brachte mir die Grüße seines Vaters, sprach sein Bedauern über den Vorfall aus und sagte, er habe für uns Wasser mit; wir könnten jetzt ruhig nach Dschidda weitermarschieren, da die Gegner abgezogen seien.

Ich verteilte das Wasser unter meine Leute, dann packten wir unter großen Mühen die Kamele auf, eine Arbeit, die uns nicht leicht wurde, da das Klarmachen von Kamelen bisher in den Ausbildungsvorschriften der Marine nicht enthalten ist. Zahlreichen Proviant mußten wir zurücklassen, weil uns etwa vierzig Kamele erschossen waren. Zusammen mit den Emirtruppen verließen wir das Lager. Es ist wohl ein sehr seltener

Fall, daß ein Christ neben dem Sohn des Emirs von Mekka unter der Fahne des Propheten in der Wüste reitet. Nach einigen Minuten passierten wir die verlassenen Stellungen des Gegners. Die Halunken hatten sich tatsächlich richtige Schützengräben aufgeworfen.

Wir ritten den ganzen Tag weiter und lagerten am Abend an einer Quelle. Hier konnten wir zum erstenmal seit vier Tagen wieder warm abkochen, uns waschen und zur Ruhe legen. Als eigentümlich mag erwähnt sein, daß die Quelle aus einem Brunnen von etwa vierzig Meter Tiefe bestand. Das Wasser, das wir herausholten, war vielleicht dreißig Grad Celsius warm.

Von unserem dicht beim Meere gelegenen Lagerplatze aus konnten wir im Dunkel der Nacht auf dem Meere rastlos einen Scheinwerfer spielen sehen. Unsere Freunde, die Engländer, vor Dschidda!

## Dreizehntes Kapitel

### *ZUR BAHN*

In Dschidda wurden wir gut untergebracht. Die Verwundeten und Kranken fanden in einem verhältnismäßig guten Militärlazarett Aufnahme und Pflege. Schwierig war es, einen Entschluß zu fassen, auf welchem Wege wir weiterkommen konnten. Ich hatte in Erfahrung gebracht, daß die Beduinen, die uns angegriffen hatten, in englischem Solde standen; sie waren ja auch mit den modernsten englischen Gewehren bewaffnet gewesen. Der Seeweg aus Dschidda heraus war auch gesperrt. Die Mastspitzen der blockierenden Engländer waren bei Tage häufig zu sehen. Trotzdem entschloß ich mich, mit Zambuks weiterzufahren. Der Weg zur See schien mir für das Fortkommen immer noch größere Möglichkeiten zu bieten als der Weg zu Lande.




KARTE VON ARABIEN

Es handelte sich nun zunächst darum, das Gerücht zu versprengen, ich wollte auf dem Landwege weiterziehen. Unter der Hand besorgte ich mir einen Zambuk und einen guten Lotsen. Einige Tage mußte ich der Verwundeten wegen in Dschidda bleiben. Die Abfahrt war für den 8. April festgesetzt. Ein im Hafen von Dschidda vorgefundenes Motorboot benutzte ich dazu, vorher eine Erkundungsfahrt möglichst weit in See vorzunehmen. Ich konnte keine Engländer sehen. Glaubten sie an den Landweg?!

Da in der Nacht vom 8. zum 9. April der Wind günstig war, liefen wir aus. Wir trafen bessere Verhältnisse als beim Durchbrechen der englischen Blockadelinie bei Hodeida. Der Wind stand die ganze Nacht durch, und als die Sonne aufging, waren wir aus Sicht der blockierenden Engländer. Ich hielt mich mit dem Zambuk, so gut es ging, in der Nähe von Land und benutzte jedes vorhandene Riff, um mich dahinter zu quetschen, um so

eventuellen Verfolgern das Abfangen zu erschweren. Langsam, aber sicher kamen wir vorwärts. Verschiedene kleine Küstenstädte wurden, um Nachrichten einzuholen und um Frischproviant zu kaufen, für kurze Zeit, meist nur einige Stunden, angelaufen. Der aus Dschidda mitgenommene Lotse kannte das Fahrwasser vorzüglich und sprach recht gut Englisch. Nachts mußten wir vor Anker gehen, weil eine Fahrt zwischen den Riffen nicht möglich ist. Den von Dschidda mitgenommenen Zambuk mußte ich in Sherm Rabegh wechseln, weil er zu schwach war. Den neuen Zambuk mußten wir erst noch mit Sandballast versehen. Er war ganz ohne Ballast und Ladung und nicht segelfähig.

Das abendliche Ankern war immer ein eigenartiges Manöver. Ankern im eigentlichen Sinne konnten wir nicht. Die Korallenriffe, zwischen denen wir uns bewegten, hatten ringsum sehr große Wassertiefen. Das Ankern geschah in der Weise, daß wir bis auf einige

Meter an die Korallenriffe heransegelten, dann die Segel wegnahmen. Zwei vorn am Bug klar stehende Araber sprangen über Bord und nahmen je eine dünne Leine mit Eisenhaken versehen mit sich. Diese Eisenhaken wurden in die Höhlungen der dicht unter Wasser befindlichen Korallenblöcke eingebohrt. So blieben wir liegen. Das war nicht immer angenehm, denn stets, wenn der Wind wechselte, kamen wir in Gefahr, auf die Korallenblöcke aufgesetzt zu werden, an denen wir uns festgehakt hatten.

Auf unserem Wege nach Norden trafen wir verschiedentlich Gegensegler. In Arabien ist es Sitte, daß Boote, die sich begegnen, einander mit einer Art Geheul begrüßen. Unsere Gegensegler waren stets sehr erstaunt, wenn sie beim Vorbeifahren das von fünfzig kräftigen Kehlen energisch unterstützte Geheul ihrer Landesgenossen aus unserem Zambuk hörten.

Küstenbevölkerung gibt es auf der ganzen

Strecke nicht, wohl aber trafen wir mitunter weit in See kleine Einbäume mit Arabern, die auf Fischfang waren; dann handelten wir stets Fische gegen Reis ein.

Auf unserem Wege nach Norden kamen wir bei Mekka vorbei. Die Araber pflegten bei ihren fünfmaligen täglichen Gebeten die Front nach der heiligen Stadt zu nehmen und in der Richtung auf sie die Erde mit der Stirn zu berühren. So kam es, daß in den ersten Tagen unsere Araber mit der Front nach vorn standen, später mit der Front nach Steuerbord und zum Schluß mit der Front nach achtern.

Ohne besondere Fährlichkeiten erreichten wir am 28. April Sherm Munnaiburra, eine kleine, geschützte Bucht, etwa zehn Seemeilen südlich von unserem Endziel El Weg. Von hier an führte unser Weg ohne den Schutz von Riffen, und das tiefe Wasser geht bis dicht an die Küste. Wir hatten uns jetzt schon fast sechs Monate durchgeschlagen,

und es bestand eine allgemeine Abneigung, die letzte kleine Strecke, die uns noch gefährlich werden konnte, mit dem Segelboot zu durchfahren. Deswegen blieb ich in Sherm Munnaiburra vor Anker, um über Land nach El Weg zu ziehen.

Die dortigen Behörden waren durch auf dem Landwege vorausgeschickte Boten schon früher von unserer bevorstehenden Ankunft unterrichtet. Es waren uns an der Küste einige Gendarmen entgegengeschickt worden. Einen von diesen gabelten wir in unserem Hafen auf und schickten ihn fort, um Kamele zu besorgen. Schon im Laufe der Nacht konnten wir von unserem Lagerplatz aus am Lande kleine Wachtfeuer erkennen, die anzeigten, daß unsere Karawane eingetroffen war. Wir nahmen nur Proviant für einen Tag und unsere Waffen mit. Alles übrige schickten wir mit dem Zambuk auf gut Glück zur See weiter. Der Zambuk ist auch, ohne ein feindliches Schiff gesehen zu haben, glück-

lich angekommen. Am Abend des 29. April waren wir in El Weg.

Hier wurde zunächst gründlich ausgeschlafen und auch gründlich gewaschen. Auch war endlich wieder einmal Gelegenheit, die Wäsche reinigen zu lassen und zu wechseln. Das Zusammenstellen der Karawane dauerte zwei Tage.

Am 2. Mai, gegen 8 Uhr morgens, marschierten wir ab. Hier im Norden reist man auf Kamelen anders wie unten im Süden. Während dort bei den Karawanen die Tiere, wie früher erwähnt, aneinander gebunden werden und eine einzige lange Reihe bilden, ist dies im Norden nicht üblich. Jedes Tier läuft für sich und muß von seinem Reiter gelenkt werden. Anfangs machte das meinen Leuten einige Schwierigkeiten, aber nach kurzer Zeit hatten sie ihre Tiere so weit in der Hand, daß die Karawane einigermaßen zusammenblieb. Geführt wurden wir von dem Scheich Suleiman aus El Weg.

Anfangs bewegten wir uns in der uns genügend bekannten Wüste. Aber sehr bald wurde die Landschaft reizvoller. Wir kamen ins Gebirge hinein und passierten landschaftlich schöne Gegenden. Auch die Trinkverhältnisse waren hier günstiger als auf unseren früheren Wüstenreisen. Die Brunnen waren besser instand und lieferten trinkbares, wenn auch nicht ganz sauberes Wasser. Als besondere Überraschung wurde uns von unseren arabischen Begleitern schon Tage zuvor angekündigt, daß wir auf dem Gebirgskamm ein fließendes Gewässer treffen würden. Wenn wir uns sogar dem Gedanken hingegeben hatten, dort vielleicht ein Gebirgsbad nehmen zu können, so wurden wir allerdings enttäuscht. Das Wässerchen, das wir trafen, floß zwar tatsächlich, ließ sich aber bequem längere Zeit dadurch zum Stoppen bringen, daß man sich mit beiden Füßen hineinstellte. Hier im Gebirge, wo es kühler war, marschierten wir bei Tageslicht und ruhten nachts.

Weil wir in der Wüste so schlechte Erfahrungen gemacht hatten, pflegten wir uns abends zu verschanzen, sehr zum Erstaunen unserer arabischen Begleiter. Aber wir waren endlich auf dem Standpunkte angekommen: Trau, schau, wem? Die Schanzarbeiten gingen auch stets ziemlich schnell vor sich, da wir uns Schaufeln in genügender Anzahl besorgt hatten. So wuchs jeden Abend ein kleines, befestigtes Lager aus der Wüste empor, aus dem unsere vier Maschinenkanonen drohend herausragten. In der Mitte des Lagers durfte kein Wachtfeuer brennen, wohl aber wurde durch unsere Posten der nächste Umkreis des Lagers durch Feuer unter entsprechender Beleuchtung gehalten. Wir schliefen wie gewöhnlich, mit geladenem Gewehr im Arm. Bequem war so ein Lager ja nicht gerade. Die Nächte waren sehr kalt. An die Kranken mußten häufig von den Gesunden die wollenen Decken abgegeben werden. Wer aber keine Decke mehr hatte,

machte sich daraus auch nicht viel, sondern befolgte die alte Regel: sich auf den Rücken legen und mit dem Bauch zudecken!

Das Gebiet unseres Führers Suleiman Pascha reichte nicht ganz bis El Ula, wo wir die Hedschas-Bahn erreichen konnten. Dicht vor El Ula begann das Gebiet eines andern Scheichs, der unserem Freunde nicht wohl gesinnt war und es uns verübelt hatte, daß wir für die letzten vier Wegstunden, die durch sein Gebiet führten, nicht die Kamele von ihm genommen hatten. Uns stand deswegen unter Umständen noch ein gewaltsamer Durchbruch bevor. Auch Suleiman Pascha schien Ähnliches zu erwarten. Im Laufe der Tage stießen seine Anhänger aus allen Teilen des Gebirges in kleinen Trupps zu ihm, und unsere Karawane erreichte allmählich die Stärke von etwa 400 Mann. Es war ein malerisches Bild, die mit langen Araberflinten bewaffneten, mit wallenden braunen Gewändern und flatternden Kopf-

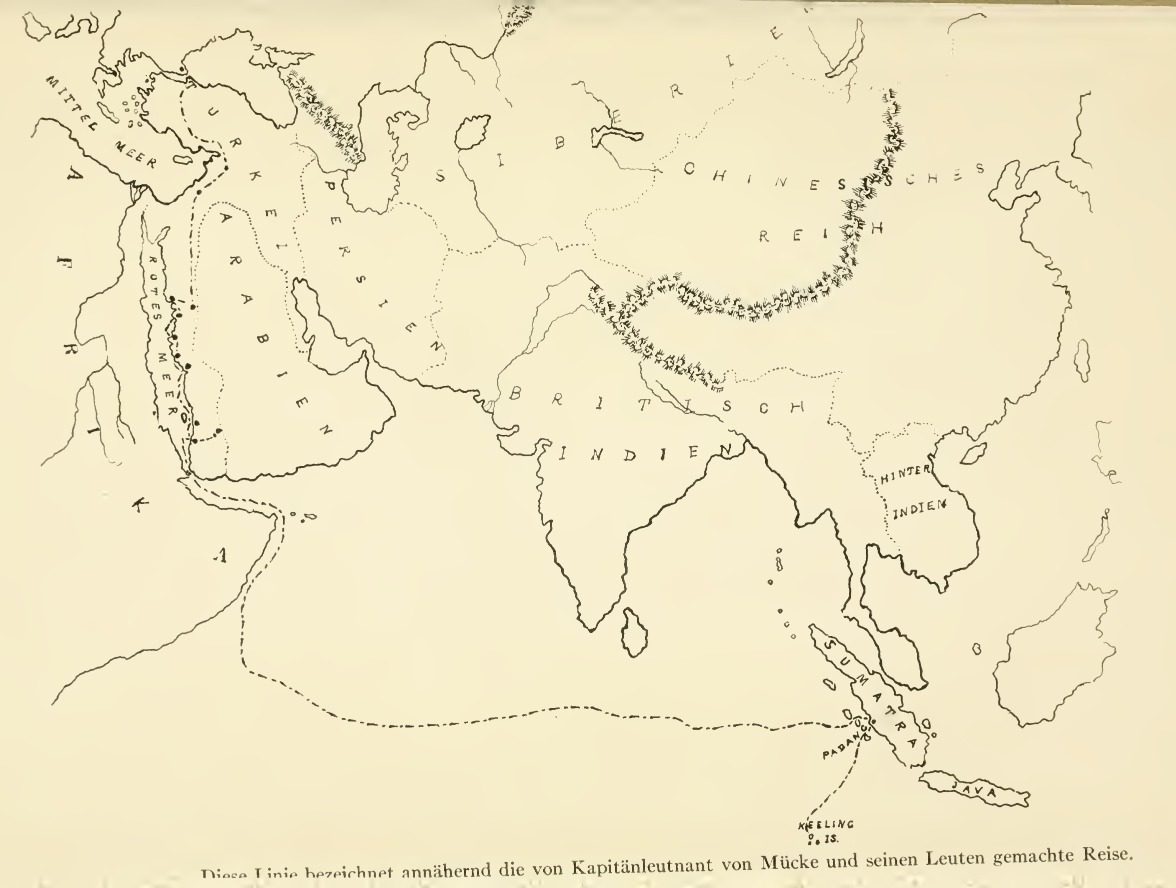
tüchern ausgerüsteten Beduinen zu sehen. Hatten wir uns an den vorhergehenden Tagen nur allein für uns verschanzt, so ging Suleiman Pascha jetzt selbst zu diesem Verfahren über. Ein Zeichen, daß es doch recht brenzlig war. Wir führten deshalb eine verschärfte Bereitschaft ein. Die Nacht verlief aber ruhig.

Wir waren jetzt nur noch eine Tagesreise von der Bahnstation entfernt. Unser Weg führte uns durch hohes Gebirge hindurch. Es waren Engpässe zu überwinden, die für einen Überfall wie geschaffen waren. Die Pässe konnten nur von einem Kamel zurzeit passiert werden, so daß die Karawane in eine sehr lange Reihe auseinandergezogen und kaum einheitlich zu leiten war. Um Überfällen vorzubeugen, hatte Suleiman einen regelrechten Aufklärungsdienst eingerichtet, und es war bewundernswert, zu sehen, wie hervorragend dieser arbeitete. Vielleicht auch ein Zeichen dafür, daß er ziemlich oft

geübt wurde. In jedes Bergtal hinein jagten im Galopp auf ihren Reitkamelen kleine Patrouillen, um auf der andern Seite des Berges wieder herauszukommen, ihre Meldungen zu erstatten und sich der Karawane wieder anzuschließen. Einige Stunden von El Ula entfernt, erreichten uns Briefe, die uns entgegengeschickt worden waren. Sie meldeten, daß der böse Scheich von der andern Seite augenblicklich in eine Rauferei weiter nördlich verwickelt sei, so daß wir ungestört weiterziehen konnten.

Als ich diese Nachricht erhalten hatte, beschloß ich, der Karawane vorauszureiten, um in El Ula mich gleich an den Draht zu hängen, einen Sonderzug zu besorgen und die nötigen Vorbereitungen zur Unterkunft meiner Leute zu treffen. In mehrstündigem scharfen Trab legte ich die letzte Strecke in Gesellschaft Suleiman Paschas, seiner beiden Söhne und sonstigen Würdenträger zurück. Mit unserem Scheich und seinen Söhnen

hatten wir uns alle, obgleich wir uns nur mangelhaft verständigen konnten, recht gut angefreundet. Das höchste Interesse der drei wurde erregt, als ich vom Gebirgskamme aus, wo man in der Ferne die Häuser El Ulas aus den Palmen heraus schimmern sah, mein Doppelglas hernahm, um endlich wieder einmal eine Telegraphenleitung und einen Eisenbahnstrang zu sehen. Doppelgläser sind in dieser Gegend noch vollkommen unbekannt. Jeder wollte einmal durchgesehen haben, und so ging das Glas von Hand zu Hand, nicht ohne daß die Leute die Okulare immer etwas mehr verdrehten. Was der letzte noch hat sehen können, weiß ich nicht. Um die Araber, die uns begleiteten, von vornherein von der Furchtbarkeit unserer Waffen zu überzeugen, hatte ich schon einige Tage vorher dem Suleiman Pascha ein kleines Probeschießen mit einem der Maschinengewehre vorgeführt und damit sein höchstes Erstaunen erregt. Er selbst ließ es sich nicht




Diese Linie bezeichnet annähernd die von Kapitänleutnant von Mücke und seinen Leuten gemachte Reise.

nehmen, eigenhändig nachher den Knopf zu drücken und war freudig erstaunt, als das von uns schon vorher fest eingerichtete Gewehr in ununterbrochener Schußfolge die Steine aus dem Felsen herunterholte, auf den es eingerichtet war. Da alle Araber für Waffen ein großes Interesse haben, hatte ich dem Pascha und seinen beiden Söhnen je eine Mehrlade-Pistole mit Munition geschenkt. Auch versprach ich ihnen, ein Doppelglas aus Deutschland zu schicken.

Eine große, fast unübersehbare Hochebene, die wir passierten, benutzte ich dazu, um dem Pascha klarzumachen, was für ein mächtiges Land Deutschland wäre. Es erregte sein größtes Erstaunen, als ich ihm sagte, daß deutsche Schiffe, wenn sie im Kampf wären, ihre Gegner schon auf einer Entfernung mit ihren Kanonen unter Feuer nehmen könnten, die bedeutend größer wäre als die Hochebene. Das war ein bißchen übertrieben, denn die Ebene reichte von Horizont

zu Horizont, verfehlte aber nicht, den gewünschten Eindruck zu machen. Die Größe der Geschütze machte ich ihm dadurch klar, daß ich ihm schilderte, ein Hammel könnte bequem durch das Rohr galoppieren.

In El Ula traf ich gegen Mittag ein und fand zu meinem Erstaunen alles schon vorbereitet. Ein Sonderzug stand für uns da, dessen Maschine nur noch auf den Befehl zum Anstecken des Feuers wartete. Dieser Befehl wurde unmittelbar erteilt. Zwei deutsche Herren und eine Anzahl türkischer Offiziere waren uns bis hierher entgegengekommen, Briefe und Nachrichten von den deutschen Kolonien in Syrien waren uns entgegengeschickt, kalter Rheinwein, Sekt, Pfirsiche und ähnliche langentbehrte Leckerbissen harrten unser. Vor die Wahl gestellt, ob ich baden oder Wein trinken wollte, entschied ich mich für letzteres. Warum von lieben Gewohnheiten, denen man wochenlang treu geblieben war, so plötzlich abweichen?

Einige Stunden später trafen auch meine Leute ein.

Ich ritt ihnen ein Stück entgegen, und von allen Seiten lebhaft photographiert, hielten wir mit fliegender Flagge unseren Einzug in das Städtchen, das uns mit seinem Bahnstrang und seinem Wartesalon die ersten Anzeichen der einsetzenden Zivilisation gab. Reichliches Essen, sehr reichliches Trinken, ein kurzes Bad (also doch!) füllten die nächsten Stunden aus. Dann rollte der Zug mit der unerhörten Geschwindigkeit von etwa dreißig Kilometer die Stunde nach Norden, und wir konnten uns dem langentbehrten Genuß hingeben, auf roten Polstern unsere müden Knochen auszustrecken!

## Vierzehntes Kapitel

### *HEIMWÄRTS*

Die nun folgende Weiterreise bot keine Fährnisse mehr. Wir fuhren mit der Bahn über Damaskus und Aleppo durch Kleinasien nach Konstantinopel. An zwei Stellen mußten wir die Eisenbahn wieder verlassen und mit Wagen und zu Fuß reisen, da die Strecke noch nicht fertiggestellt ist.

In liebenswürdigster und gastfreundlichster Art und Weise wurden wir überall, wo wir hinkamen, von den deutschen Landsleuten und den türkischen Behörden aufgenommen. Auf dem Bahnhof hatte sich stets eine große Menschenmenge eingefunden, um uns zu begrüßen. Mit klingendem Spiele und wehenden Fahnen wurden wir überall empfangen, mit Rosen geschmückt. Liebesgaben hagelten nur so in unsere Wagen hinein. Mit neuen

Kleidern wurden wir versehen, und ohne Tränen ließen wir unsere alten Lumpen und deren zahlreiche Mitbewohner zurück. Meinen Mannschaften wurde die wohl noch nie dagewesene Auszeichnung zuteil, mit hohen Würdenträgern und Spitzen der Behörden an derselben Tafel sitzen zu dürfen. Kostbare Geschenke wurden uns mit gegeben, und unser Packwagen, der vorher nur unsere Lumpen und Munition enthalten hatte, füllte sich mehr und mehr. Auf den Zwischenstationen, die für uns besonders eingelegt wurden, kamen uns mehrmals große Scharen von Beduinen entgegen, die neben unserem Zuge herjagten und auf den Haltestellen Fantasias für uns ritten. Manch gutes Glas wurde im Kreise der deutschen Landsleute geleert.

Endlich in Aleppo erhielten wir seit zehn Monaten die ersten Nachrichten von Hause. Briefe von lieber Hand und das Eiserne Kreuz — konnten wir uns mehr wünschen?

Zwei große Postsäcke waren es, und die nächsten Tage brachten wir damit zu, die Heimatpost zu lesen und die vielen uns entgegengeschickten Briefe und Gedichte zu studieren, Unterschriften abzuschicken und die aus Zigarren, Schokolade usw. bestehenden Liebesgaben zu vertilgen.

Am Pfingstsonntag nachmittags hielt unser Zug auf dem Bahnhof Haidar-Pascha, der asiatischen Endstation der Bahn. Meinen Leuten waren die langersehnten deutschen Uniformen schon vorher entgegengeschickt worden, und auch den Offizieren war es gelungen, sich einigermaßen so auszurüsten, wie die europäische Kultur, in deren Arme wir jetzt wieder kamen, es verlangt.

Der Chef unserer Mittelmeerdivision und gleichzeitige Chef der türkischen Flotte Admiral Souchon hatte es sich nicht nehmen lassen, uns bis Haidar-Pascha mit seinem Stabe entgegenzukommen. Meine Mannschaft trat schnell an. Unsre Flagge, die uns auf

unserem Marsche nunmehr zehn Monate vorangeweht hatte, am rechten Flügel. Einige kurze Kommandos, deren Ausführung zeigte, daß das monatelange Räuberleben den militärischen Trimm nicht hatte aus uns herausbringen können, dann senkte sich meine Degenspitze vor meinem Vorgesetzten:

„Melde gehorsamst, Landungszug der ‚Emden' in Stärke von fünf Offizieren, sieben Unteroffizieren und siebenunddreißig Mann zur Stelle!"

H 81 - 79



Deacidified using the Bookkeeper pr
Neutralizing agent: Magnesium Oxid
Treatment Date: MAY 2001
PreservationTechnolo
A WORLD LEADER IN PAPER PRESER
111 Thomson Park Drive
Cranberry Township, PA 160
(724) 779-2111


JAN 79
N. MANCHESTER,


LIBRARY OF CONGRESS
0 007 671 757 6